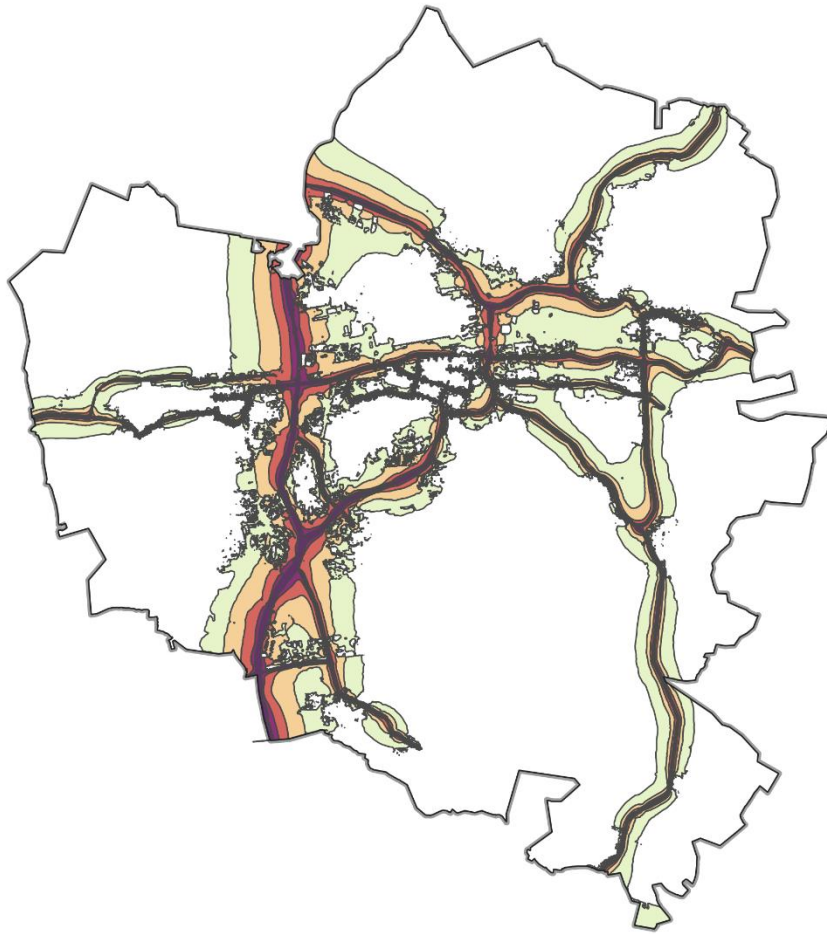


Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur Umsetzung der vierten Stufe der Umgebungs-lärmrichtlinie



Stadt Wolfsburg
Porschestra. 49
38440 Wolfsburg

Bearbeiter*in:

M.Sc. Clara Bonse
Dipl. Geograph Andreas Gebauer

Wolfsburg, den 10.06.2024

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der vierten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	4
1.1	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird.....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund	7
1.3.1	Einführung einer neuen Berechnungsmethode.....	7
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	8
2	Bewertung der Ist-Situation	10
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten [1b]	10
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind.....	10
3	Maßnahmenplanung	13
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	13
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)	14
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	16
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	18
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.....	20
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	21
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	21
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung.....	21
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben.....	22
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	22
4.5	Dokumentation.....	22
4.5.1	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	22
5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	24
6	Evaluierung des Aktionsplans	24
6.1	Überprüfung der Umsetzung.....	24
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit	25
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	25
7.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten.....	25
7.2	Link zum Aktionsplan im Internet.....	25
8	Quellenverzeichnis	25

9 Anlagenverzeichnis	29
10 Abkürzungsverzeichnis	30

1 Allgemeines

1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Wolfsburg
Untere Immissionsschutzbehörde
Porschestra. 49
38440 Wolfsburg

E-Mail: immissionsschutz@stadt.wolfsburg.de
Internet: www.wolfsburg.de/umweltnaturschutz/laermaktionsplanung
Gemeindeschlüssel: 03103000

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die kreisfreie Großstadt Wolfsburg ist die fünftgrößte Stadt in Niedersachsen. Sie ist Bestandteil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Die Stadt war in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine der wenigen neu errichteten Städte in Deutschland. Das Stadtgebiet von Wolfsburg gliedert sich in 40 Stadt- und Ortsteile.

Wolfsburg hat ca. 127.000 Einwohner sowie etwa 69.100 Wohnungen (Stand 12/2022) und weist eine Fläche von rund 204 km² auf [1]. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von rund 610 Einwohner/km². Auf Grund der relativ geringen Bevölkerungsdichte wird Wolfsburg im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) nicht als Ballungsraum betrachtet [1a; S.12].

Durch das westliche Stadtgebiet von Wolfsburg führt die Bundesautobahn A39, die nördlich der Stadt beginnt und in Richtung Süden zur A2 führt. Die Weiterführung der A39 als direkte Verbindung nach Braunschweig, Salzgitter und zur A7 wurde Anfang 2009 fertiggestellt. Außerdem ist vorgesehen, die A39 nördlich weiter bis nach Lüneburg an den nördlichen Teil der A39, der bis zum Maschener Kreuz südlich von Hamburg führt, heranzubauen. Ferner führen die B188 und die B248, die auf dem Stadtgebiet weitgehend durch die A39 ersetzt wurde, durch Wolfsburg. Der „Berliner Ring“ umgibt die Innenstadt. Davon zweigen zahlreiche, ebenfalls mehrspurige Straßen ab. Über den Berliner Ring, die Braunschweiger Straße und die Heinrich-Nordhoff-Straße sind alle wichtigen Orte innerhalb Wolfsburgs zu erreichen.

Der Wolfsburger Hauptbahnhof liegt an der Schnellfahrstrecke Hannover–Berlin. Der Bahnhof wird von Intercity-Express, Intercity- und Nahverkehrszügen angefahren.

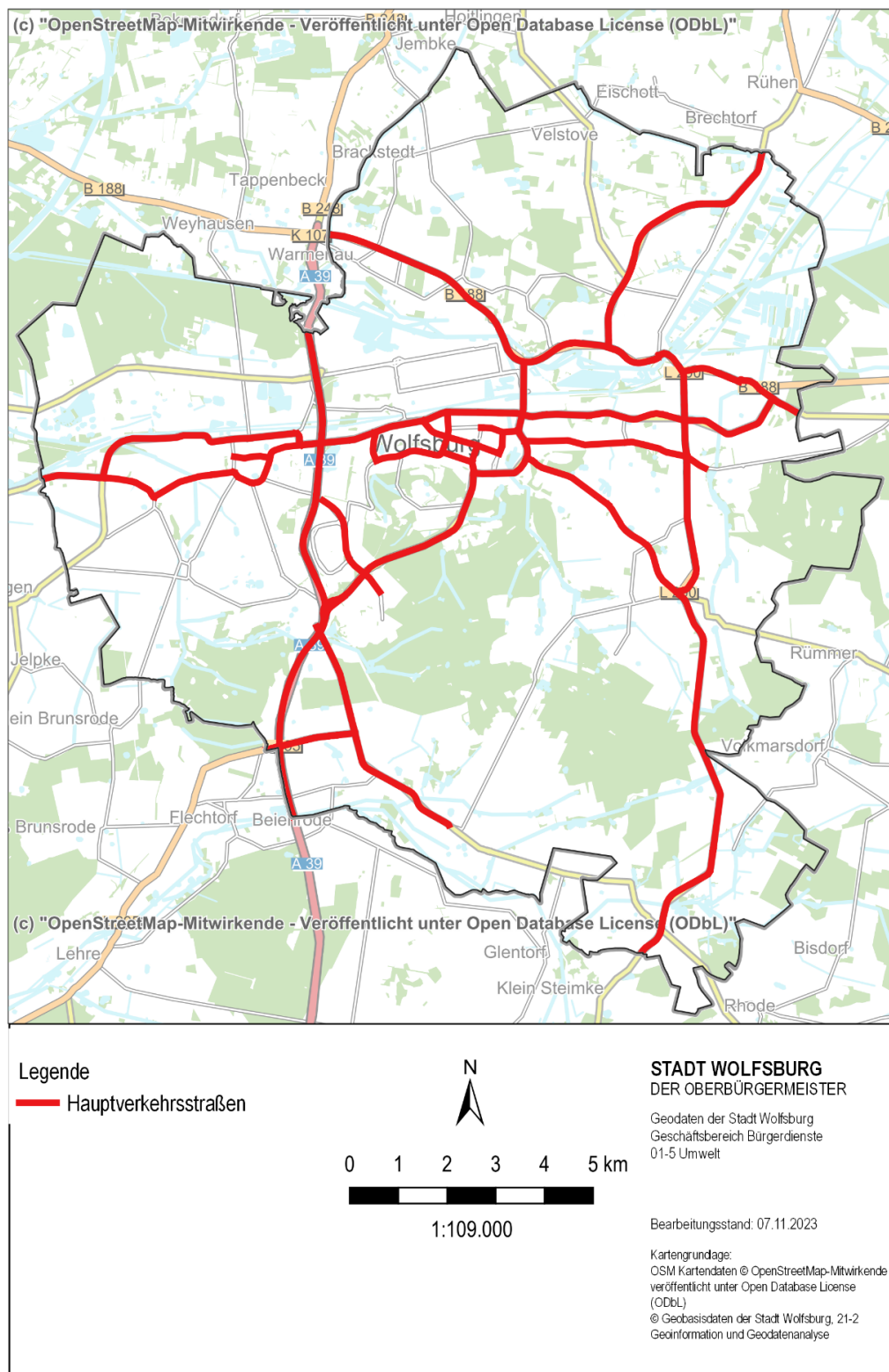
Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) [1a] sind alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu betrachten (s. Kap. 1.4). Für die Stadt Wolfsburg sind das die A 39, die B188 und die Landesstraßen L290, L292, L294, L 295, L321, L647, K115, K2, K3, K5, K92 sowie einige innerstädtische Straßen wie die Frankfurter Straße oder die Laagbergstraße (s. Abbildung 1) [1b].

Neben den Hauptverkehrsstraßen wurden weitere Straßen im Stadtgebiet im Rahmen der END Plus Straßenlärmkartierung betrachtet [2b]. Die Ergebnisse dieser Kartierung befinden sich in den Anlagen 5 und 6.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist gemäß §47e Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [2a] seit dem 01.01.2015 für die Erarbeitung der Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zuständig. Dazu gehört die DB-Strecke Hannover - Wolfsburg - Berlin.

Von Fluglärm - entsprechend den Vorgaben der ULR - ist Wolfsburg nicht betroffen.

Hauptverkehrsstraßen Wolfsburg



**Abbildung 1: Darstellung des betroffenen Hauptverkehrsstraßennetzes
(Datenquelle [1b])**

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1a] und deren nationaler Umsetzung in §§ 47a-f BImSchG [2a] sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV [3a] von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr ...“ (§47d Absatz 1 Satz 1 BImSchG [2a]).

Zuständige Behörden für die Aufstellung der Lärmaktionspläne sind die Gemeinden, sofern nach Landesrecht nicht etwas Anderes festgelegt wurde (§ 47e BImSchG). Dies ist in Niedersachsen nicht erfolgt.

Für die Stadt Wolfsburg bedeutet dies, die Durchführung einer Lärmaktionsplanung entsprechend § 47d BImSchG [2a]. Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG [2a] in Verbindung mit Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie [1a]. Als Hilfestellung wird vom Land Niedersachsen, dem Niedersächsischen Städte- und Gemeindebund sowie dem Niedersächsischen Städtetag ein Musteraktionsplan veröffentlicht, dessen Struktur und Vorgaben in diesem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.

Für das Wolfsburger Stadtgebiet betrifft das hauptsächlich nur Bundes- und Landesstraßen, die der Zuständigkeit der Landesstraßenbaubehörde in Bezug auf den Lärmschutz unterliegen. Die Ergebnisse des Lärmaktionsplans sind (gemäß Umgebungslärmrichtlinie Anhang V und VI [1a]) durch das Land Niedersachsen bzw. das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an die Europäische Kommission zu berichten (§ 47d BImSchG [2a]).

1.3.1 Einführung einer neuen Berechnungsmethode

Für die 4. Runde der EU-Lärmkartierung ist seit dem 31.12.2021 ein neues europaweit einheitliches Berechnungsverfahren anzuwenden. Das neue Berechnungsverfahren wurde nach §5 Absatz 1 der 34. BImSchV [3a] am 05.10.2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Die Veröffentlichung umfasst die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB), die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF), die Berechnungsmethode zur Ermittlung von Belastetenzahlen ¹(BEB) sowie Datenbanken für BUB und BUF. Die neuen Berechnungsmethoden unterschieden sich in der

¹ Belastete sind Anwohnende die einem bestimmten Lärmpegel ausgesetzt sind (siehe Tabelle 1)

Berechnung der Schallemission, der Schallausbreitung, der Anzahl an Fahrzeugkategorien sowie der Ermittlung der Belastetenzahlen erheblich von den Lärmkartierungen der Runden 1-3. Ein Vergleich der Zahlen der vorangegangenen Lärmkartierungen ist somit nicht möglich. Der Einwirkungsbereich von Autobahnen kann sich zum Beispiel im Vergleich zu den vorangegangenen Kartierungen bis zu verdoppeln [2]. In anderen Bereichen kann es aufgrund der neuen Berechnungsverfahren auch zu einer Verringerung der Einwirkungsbereiche kommen. Die Belastetenzahl vergrößert sich durch die neue Berechnungsmethode im Vergleich zu den vorangegangenen Lärmkartierungen deutlich [2].

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrassen und/oder Balkonen ausdrücken. Hier setzt die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie an. Die Richtlinie sieht vor, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Die entsprechenden Straßenlärmkarten und Statistiken sind vom Land Niedersachsen für alle kartierten Hauptverkehrsstraßen im März 2023 veröffentlicht worden. Die Kartierungen und Statistiken dienen diesem Lärmaktionsplan als Grundlage.

Der ULR sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau die Erforderlichkeit einer Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung zur Umsetzung der ULR konnte nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war auch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums von 65 dB(A) L_{den}^2 und 55 dB(A) L_{night}^3 für alle Lärmarten im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz werden Auslösewerte von 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} empfohlen [11a]. Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen empfiehlt im Gutachten aus dem Jahr 2020 eine Auslöseschwelle von 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} für die Vermeidung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen [11].

Die Weltgesundheitsorganisation veröffentlichte 2018 eine Leitlinie mit Empfehlungen für Dauerschallbelastungen, die deutlich unterhalb der oben genannten

² L_{den} - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG zu verwendender Lärmindex (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Dabei werden die Abendstunden (18:00 – 22:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22:00 – 6:00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

³ L_{night} - nach der RICHTLINIE 2002/49/EG zu verwendender Lärmindex für den Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr)

Auslösewerte liegen. Für L_{den} ausgehend von Straßenlärm wird empfohlen den Wert der durchschnittlichen Lärmbelastung von 53 dB(A) nicht zu überschreiten. Für L_{night} (Straßenlärm) wird ein Maximalwert von 45 dB(A) empfohlen. Eine Überschreitung dieser Werte zieht nach Angaben der WHO gesundheitliche Auswirkungen nach sich [4, 5].

Das Umweltbundesamt empfiehlt als Schwellenwert zur Beurteilung von Belasteten einen Wert von 55 d(B)A für L_{den} und 50 d(B)A für L_{night} . Hierbei orientiert sich das Umweltbundesamt an den oben genannten von der WHO empfohlenen Mittelungspegeln und verwendet die niedrigsten verfügbaren Werte der Lärmkartierung [6].

Die Stadt Wolfsburg orientiert sich für die Maßnahmenplanung an den vom Sachverständigenrat für Umweltfragen und vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Werten von 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} .

Mittel für Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes können bei Überschreitung der Lärmsanierungswerte entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes [4a] von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden (Angaben zu Misch- und Gewerbegebieten s. Anlage 1). Zur Ermittlung der Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Berechnung nach der nationalen Rechenvorschrift RLS-19 [5a] erforderlich, die von der im Kapitel 1.3.1 vorgestellten Methode abweicht.

Weitere nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten [1b]

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituation an den Hauptverkehrsstraßen in Wolfsburg, Stand 24.01.2023

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Wolfsburg (nach BEB)				
L_{den} [dB(A)]	Belastete Menschen		L_{night} [dB(A)]	Belastete Menschen
über 55 bis 60	17.100		über 50 bis 55	10.900
über 60 bis 65	8.500		über 55 bis 60	7.200
über 65 bis 70	5.700		über 60 bis 65	2.700
über 70 bis 75	2.300		über 65 bis 70	200
über 75	200		über 70	0
Summe	33.800		Summe	21.000
Anzahl Fälle ischämischer Herzkrankheiten	11			
Anzahl Fälle starker Belästigung	5.750			
Anzahl Fälle starker Schlafstörungen	1.351			
Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen in Wolfsburg belasteten Fläche, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern				
L_{den} [dB(A)]	Fläche [km²]	Wohnungen	Schulen*	Krankenhäuser*
> 55 dB(A) L_{den}	57,8	15.000	57	0
> 65 dB(A) L_{den}	14,1	3.600	9	0
> 75 dB(A) L_{den}	2,6	0	0	0

* Anzahl der belasteten Einzelgebäude

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zunächst die von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu betrachten, um die Anzahl der Bürger*innen mit hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen bevorzugt zu senken. Für die Maßnahmenplanung sind jedoch keine Grenzwerte oder Auslöseschwellen verbindlich vorgegeben. Die Stadt Wolfsburg hat als Auslösewerte für die Maßnahmenplanung die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen empfohlenen Werte von 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} zugrunde gelegt.

Zur Bewertung der Belastungssituation wird auf den Leitfaden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zurückgegriffen (s. Tabelle 2), der für die Bewertung der Lärmsituation die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung heranzieht. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen (Schleswig-Holstein: Bewertung der Lärmsituation – Höhe der Lärmpegel [7])

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A)* L _{den} > 60 dB(A)* L _{night}	sehr hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können deutlich überschritten werden - Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auslösen können
65-70 dB(A)* L _{den} 55-60 dB(A)* L _{night}	hohe Belastung	- Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein - Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV [6a] für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - Kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts [3] -
< 65 dB(A)* L _{den} < 55 dB(A)* L _{night}	Belastung / Belästigung	- Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV [6a] ^{Fehler! Textmarke nicht definiert.} können überschritten sein - Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbau in o.g. Gebieten Lärmschutz aus - Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) [3] - langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU) [3]

* Grenzwerte in Deutschland beruhen auf anderen Berechnungsverfahren. Ein direkter Vergleich ist nur begrenzt möglich.

Sehr hohen Belastungen durch das Hauptverkehrsstraßennetz mit L_{den} über 70 dB(A) und L_{night} über 60 dB(A) sind in Wolfsburg entsprechend der Ergebnisse der Lärmkartierung tags 2.500 und nachts 2.900 Bewohner*innen ausgesetzt.

Von hohen Belastungen über 65 dB(A) L_{den} und über 55 dB(A) L_{night} sind tags 8.200 bzw. nachts 10.100 Personen im Hauptverkehrsstraßennetz betroffen.

Die zugrundeliegende Lärmkartierung der 4. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie ist aus dem Jahr 2023 und berücksichtigt Verkehrszahlen aus der Hochrechnung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen aus dem Jahr 2015 und temporären Messungen aus den Jahren 2016-2019.

Die Karten mit den Lärmpegeln L_{den} und L_{night} befinden sich in den Anlagen 2 und 4.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Fassadenpegel mit einem L_{den} über 65 dB(A) bzw. einem L_{night} über 55 dB(A) befinden sich in Wolfsburg laut Lärmkartierung an folgenden Stellen (siehe Abbildung 2):

- In der Stadtmitte zw. den Kreuzungen Rothenfelder Str./Berliner Ring und Berliner Ring/Nordsteimker Str. (auf östlicher Seite).
- In den Ortsteilen Almke, Fallersleben, Hehlingen, Neindorf, Nordsteimke, Reislingen, Sülfeld, Hattorf, Heiligendorf und Vorsfelde werden an den Landesstraßen vereinzelt Fassadenpegel mit einem L_{den} von über 65 dB(A) bzw. L_{night} von über 55 dB(A) erreicht.
- Auf der Reislinger Straße bzw. auf der Sandkrugstraße (K2)
- In Fallersleben an den Straßen Mühlenkamp und Am neuen Tor
- An der Braunschweiger Straße in Detmerode, Rabenberg und Köhlerberg
- An der A39 in den Bereichen Mörse, Detmerode, Westhagen und Fallersleben.

Lärmkarte Fassadenpegel > 65 dB(A) (L_{den}) oder > 55 dB(A) (L_{night})

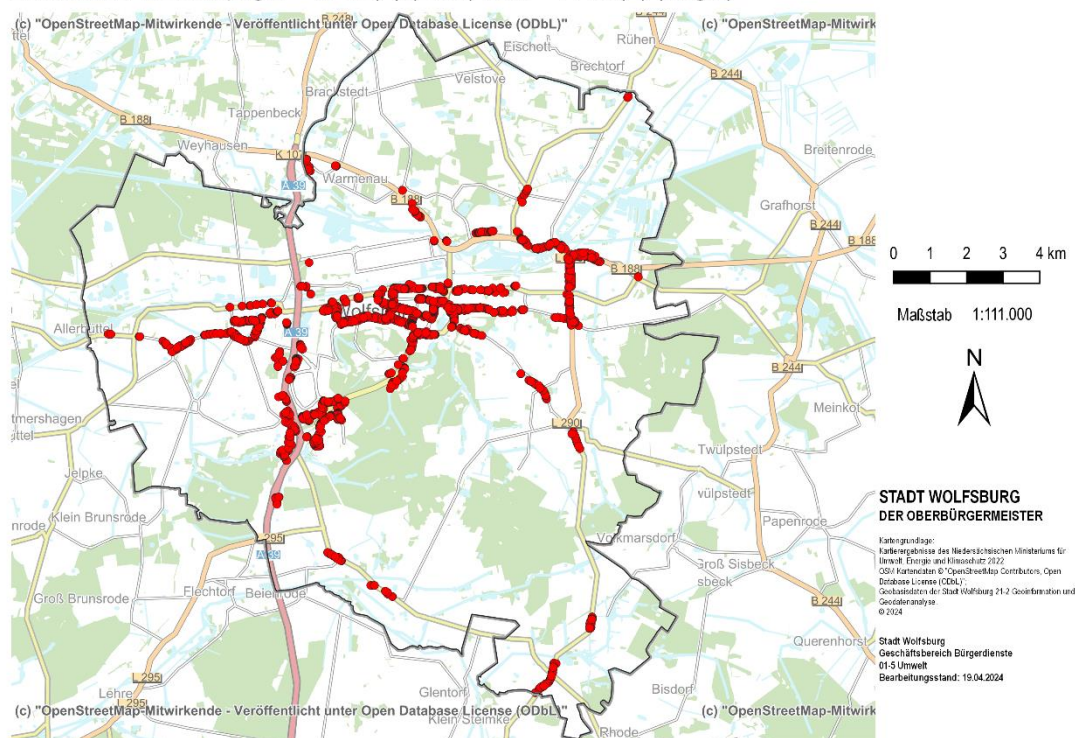


Abbildung 2: Darstellung der Orte mit Fassadenpegeln > 65 dB(A) für L_{den} oder > 55 dB(A) für L_{night}

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In Wolfsburg bestehen entlang des Straßennetzes eine Reihe von Lärmschutzwänden oder -wällen. Sie stehen abschnittsweise an folgenden Straßen:

- B188
- L291
- L290
- K5 (Nordsteimke)
- L295
- L294 (Hattorf)
- A 39

Für die A39 ist der Bund, vertreten durch die Autobahn GmbH, der Baulastträger. Maßnahmen zur Lärminderung an der Autobahn wurden daher in Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde erarbeitet.

Entlang der Bundesautobahn A 39 (Westhagen, Detmerode) hat die Stadt Wolfsburg im Rahmen von freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen mehrere Wälle und Wände mit Einverständnis der Landesbehörde für Straßenbau gebaut.

Auf Veranlassung und mit finanzieller Beteiligung der Stadt Wolfsburg wurde bei Sanierungsmaßnahmen auf der A 39 in Fahrtrichtung Braunschweig von der Anschlussstelle Wolfsburg West bis zum Mörser Knoten in 2016 eine lärmarme DSH-V Asphaltdecke zum Lärmschutz der Anwohner*innen aufgebracht. Ebenso wurde in der Verlängerung ein 500 m langer Abschnitt der A 39 vom Mörser Knoten Richtung Anschlussstelle Flechtorf im Sommer/ Herbst 2018 mit lärmarmen Asphalt hergestellt.

Im Zuge der Straßenunterhaltung wurde in Vorsfelde im Oktober 2013 in der Südstadt auf der B188 (Helmstedter Straße) ein lärmarmes Asphalt (DSH-V) eingebaut. Dadurch ist es entlang der B188 in Vorsfelde auf dem Teilabschnitt leiser geworden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Tabelle 3: Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen

Ort der Umsetzung	Maßnahmenart	Erläuterungen
Siemensstraße	Lärmindernder Fahrbahnbelag	Bei den geplanten Straßendeckensanierungsarbeiten wird eine Überprüfung der finanziellen und technischen Machbarkeit eines lärmindernden Fahrbahnbelags durchgeführt.
Stellfelder Straße	Einbahnstraße	Um den Durchgangsverkehr und damit auch die Lärmemissionen auf der Stellfelder Str.

		zu reduzieren, führt die Verwaltung bald einen Verkehrsversuch durch. Dabei wird eine Einbahnstraße eingerichtet. Anschließend wird der Versuch evaluiert und es wird geprüft, ob eine solche Verkehrsregelung dauerhaft Umsetzung finden kann. Als Vorarbeit zum Versuchsaufbau haben mehrere Workshops mit u.A. dem Ortsrat stattgefunden.
Röntgenstraße	Aufstellen einer Messtafel zur Überprüfung und Erfassung von Geschwindigkeiten	Erläuterung siehe Anlage 7.3
Nordstadtstraße	Aufstellen einer Messtafel zur Überprüfung und Erfassung von Geschwindigkeiten	Erläuterung siehe Anlage 7.3
Neue Reihe	Aufstellen einer Messtafel zur Überprüfung und Erfassung von Geschwindigkeiten	Erläuterung siehe Anlage 7.3
Nordstadtstraße	Überprüfung der Tempo-30-Beschilderung	Erläuterung siehe Anlage 7.3
	Hinweis durch das Standesamt, dass unnötiges Hupen aufgrund der Lärmbelästigung zu unterlassen ist	Erläuterung siehe Anlage 7.3

An Straßen bestehen grundsätzlich folgende Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h kann eine Lärminderung von etwa 2-3 dB(A) [8] erreicht werden. Daneben treten bei Tempo 30 weitere positive Effekte, wie steigende Verkehrssicherheit, tendenziell weniger Schadstoffausstoß und höhere Aufenthaltsqualität entlang der Straßen auf.

- Einbau von lärmminderndem Asphalt in den letzten Jahren wurde speziell für innerörtliche Geschwindigkeit neue Asphalte entwickelt, die das Rollgeräusch gegenüber älteren Asphalten deutlich reduzieren. Durch den Einbau dieser neuen lärmgeminderten Asphalte kann eine Lärminderung von bis zu 5 dB(A) erreicht werden [9].
- Bau / Erhöhung von Schallschutzwänden und -wällen
- Pflanzung u. Unterhaltung von Bäumen u. Hecken entlang der Straßen
- Einbau von Schallschutzfenstern (Problem: Außenwohnbereich bleibt verlärmte)
- Vermeidung von Fernverkehr durch außerörtliche Umfahrung
- Reduzierung der Quell- und Zielverkehre durch Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Fuß- und Radverkehrs
- Einschränkung des Lkw-Verkehrs
- Verstärkung des Verkehrs.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Managementansatz der EU-Umgebungslärmrichtlinie geht davon aus, dass das Thema ‚Lärm‘ die Kommunen langfristig beschäftigen wird. Neben der kurzfristig zu dokumentierenden Aktionsplanung sind daher auch Strategien der Lärminderung gefordert, die ihre Wirkung erst langfristig entfalten werden.

Durch die konsequente Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei der **Verkehrs- und Straßenplanung** soll auch zukünftig die Lärmbelastung vermindert werden. Folgende Möglichkeiten stehen dazu zur Verfügung:

- Förderung des ÖPNV (bessere Anbindung der umliegenden Ortschaften, hohe Taktdichten, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern, Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur)
- Förderung des Fahrradverkehrs (Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Wegweisung). Die Ziele sowie die Grundlage zur Ableitung konkreter Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs sind im „Leitbild Radverkehr“ der Stadt Wolfsburg zusammengefasst [13].
- Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen, breite Gehwege)

- Unterstützungsmaßnahmen zur Schaffung eines schnellen Ausbaus des Angebotes von elektrobetriebenen Sharing-Dienstleistungen
- Verkehrsberuhigung durch bauliche Verkehrsberuhigung
- Verstetigung des Verkehrsflusses: Grüne Welle, Anlage von Kreisverkehren
- Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen
- Einbau von lärmreduzierenden Asphalten
- Sanierung beschädigter Fahrbahnoberflächen

In der Mobilitätsstrategie der Stadt Wolfsburg wird ein besonderer Schwerpunkt auf die Förderung des Verkehrs des Umweltverbundes gelegt. Zum Umweltverbund gehören Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV. Die Förderung des Umweltverbundes führt langfristig zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und somit zu einer Reduzierung des Straßenlärms. Drei der sechs Mobilitätsziele der Stadt zielen direkt auf den Umweltverbund ab und auch in den anderen drei Zielen werden Projekte verfolgt, die direkt oder indirekt einen positiven Einfluss auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf den ÖPNV haben [15].

Ein Projekt, dass auf die Förderung des Umweltverbundes abzielt ist beispielsweise die Alternative grüne Route (AGR). Die AGR soll zukünftig die Anbindung der Baugebiete Steimker Gärten, Sonnenkamp und Hellwinkel Terrassen an das Stadtzentrum für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr verbessern. Hierzu werden eine eigene Fahrspur für den ÖPNV sowie breite Fuß- und Radwege errichtet. Die Attraktivität anderer Verkehrsmittel gegenüber dem PKW soll so gesteigert werden [14].

Langfristig können im Rahmen der **Bauleitplanung** verkehrssparsame Siedlungsstrukturen unterstützt werden. Dazu sollte zentral eine möglichst hohe Nutzungsmischung und -dichte angeboten werden. Dies ermöglicht kurze Wege, fördert das Zufußgehen sowie Radfahren und unterstützt damit den Verzicht auf Autofahrten und in der Folge eine Verkehrslärmreduzierung. Dies kann z.B. erreicht werden durch:

- Ein attraktives Zentrum, in dem alle Funktionen auf dichtem Raum vorhanden sind
- Das Schließen von Baulücken bzw. die gezielte Bebauung von Brachflächen durch Innenentwicklung

- Das Verhindern von siedlungsfernen Bebauungen durch gezielte Bauleitplanungen.

Bei der **Ausweisung von neuen Wohngebieten** werden durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 [7a] (s. Anlage 1) Lärmbelastungen vermieden.

Zur Messung von Lärm im Stadtgebiet werden in Wolfsburg KlimaCubes eingesetzt. Diese messen neben der Lautstärke auch die Temperatur, Luftfeuchtigkeit und die Feinstaubbelastung der Luft [17]. Die KlimaCubes können so einen wichtigen Beitrag zur Identifikation von Lärmschwerpunkten und zur Überprüfung von Lärmschutzmaßnahmen leisten. Langfristig sollen die KlimaCubes in ganz Wolfsburg etabliert werden.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Neben der Identifikation von Lärmschwerpunkten und dem Verringern von Lärmbelastungen durch Schutzmaßnahmen, ist auch der vorsorgende Lärmschutz nicht zu vernachlässigen. Dem kann Rechnung getragen werden durch die Ausweisung von sogenannten „ruhigen Gebieten“. Diese Gebiete dienen der Erholung der Bevölkerung und führen in ihrer Funktion als Rückzugsort in urban geprägten und durch Umgebungslärm stark belasteten Bereichen zu einer höheren Lebensqualität [12]. In §47d Absatz 2 Satz 2 BImSchG ist festgelegt, dass ruhige Gebiete vor Lärmzunahmen zu schützen sind [2a; 12]. In einem ersten Schritt ist hierfür die Ausweisung der ruhigen Gebiete notwendig. Die Kriterien, die für die Ausweisung der ruhigen Gebiete im Stadtgebiet Wolfsburg Anwendung gefunden haben werden im Folgenden näher beschrieben.

Ruhige Bereiche befinden sich in Städten zumeist in natürlichen Gebieten wie zum Beispiel im Wald. Viele dieser Gebiete haben einen Schutzstatus durch das Bundesnaturschutzgesetz. Das gilt zum Beispiel für Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete. Eine Störung der Natur in diesen Gebieten durch zum Beispiel Lärm ist verboten. Aus diesem Grund eignen sich die Gebiete auch besonders für die Ausweisung von ruhigen Gebieten nach der Umgebungslärmrichtlinie.

Für die Auswahl der ruhigen Gebiete im Stadtgebiet Wolfsburg wurden alle Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete betrachtet.

Ein weiterer wichtiger Faktor für die Auswahl der ruhigen Gebiete ist die Nähe zu Wohngebieten. Eine fußläufige Entfernung zu Wohngebieten macht die ruhigen Gebiete für die Erholung besonders attraktiv. Aus diesem Grund wurden nur die Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete betrachtet in deren Umkreis von 2 km Wohngebiete liegen.

Nach der Auswahl der Flächen in Wohnungsnähe wurden im nächsten Schritt alle Flächen ausgeschlossen, die in der Lärmkartierung von 2023 einen Pegelwert von L_{den} größer als 55 dB(A) haben.

Für die Erholungsfunktion ist neben der Nähe zur Wohnbebauung auch eine gewisse Größe notwendig, um einen längeren Aufenthalt für zum Beispiel einen Spaziergang zu ermöglichen. Für die ruhigen Gebiete der Stadt Wolfsburg wurden aus diesem Grund nur Flächen mit einer Mindestgröße von 15 ha ausgewählt.

Zudem wurden in den ausgewählten Bereichen potenziell laute Nutzungen wie Modellflugplätze mit einem Sicherheitsabstand von 50 m ausgeschnitten.

Für die Ausweisung der ruhigen Gebiete für die Lärmaktionsplanung 2024 wurden keine Flächen in privatem Besitz betrachtet. Eine Einbeziehung der Flächen in folgenden Lärmaktionsplanungen wird angestrebt.

Die Auswahl der ruhigen Gebiete erfolgte in Rücksprache mit dem Geschäftsbereich Grün (08), den Abteilungen Stadtplanung (06-1), Ordnungsamt (01-2), Grundstücksverkehr (11-1) und Strategische Planung (07-1) sowie der Unteren Naturschutzbehörde (01-52).

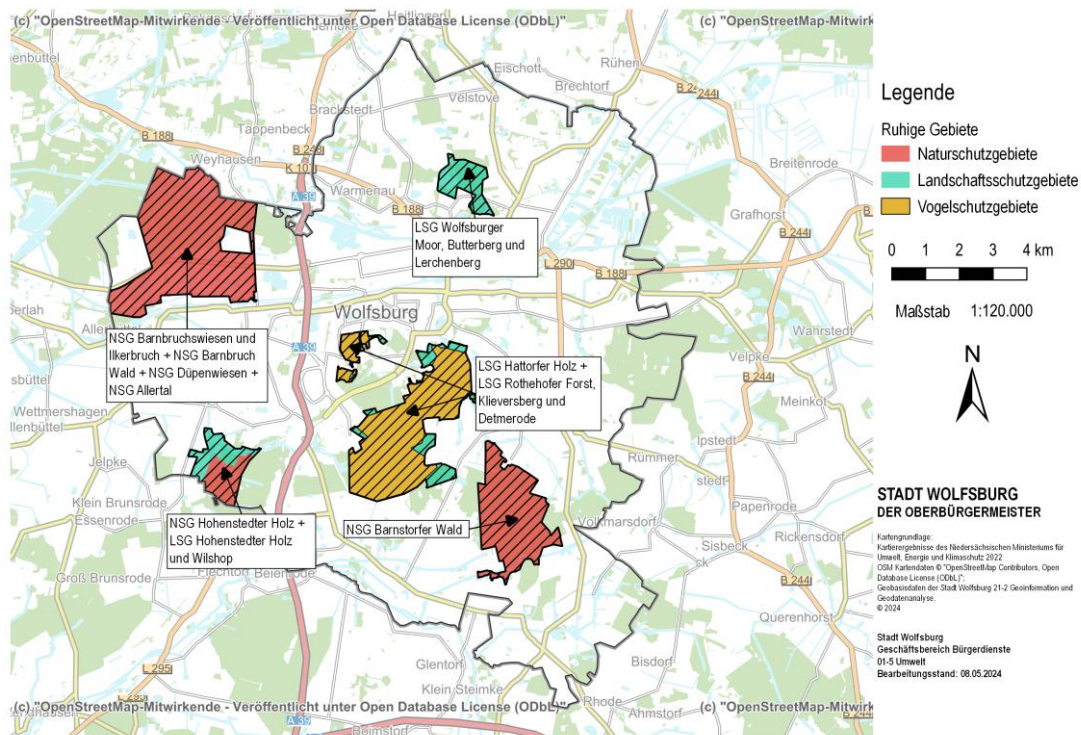


Abbildung 3: Darstellung der geplanten Gebiete für die Ausweisung der ruhigen Gebiete

Als Maßnahme zum Schutz ruhiger Gebiete sollen zukünftig bei geplanten Eingriffen in den ausgewiesenen Bereichen auch der Schutz des ruhigen Gebietes vor der Zunahme von Lärm mit in die Abwägung einbezogen werden.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Die meisten von der Stadt Wolfsburg geplanten Lärmschutzmaßnahmen dienen der langfristigen Reduzierung von Lärm. Eine Abschätzung des Lärmmin-
derungspotenzials ist für diese Maßnahmen nicht möglich.

Das Lärminderungspotenzial kann allerdings für folgende Maßnahme abgeschätzt werden:

- Lärmindernder Fahrbahnbelag auf der Siemensstraße

Um die Reduktion des Lärms und die geschätzte Anzahl der Personen zu ermitteln wird auf die Methode aus dem Leitfaden des Umweltbundesamtes zurückgegriffen [16].

Von den konkret geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet werden ca. 400 Anwohnende profitieren.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

1.Phase: 13.11.2023 – 13.12.2023

2.Phase: 15.03.2024 – 15.04.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

1.Phase:

Im Rahmen der Aktion „Tag der Umwelt“ der Stadt Wolfsburg am 24.06.2023 wurde durch das Referat Digitalisierung und Wirtschaft eine Befragung der Passant*innen unter anderem zum Thema Lärm durchgeführt. Auf einer Stadtkarte markierten die Passanten Orte, die sie als zu laut empfinden. Für die Öffentlichkeitsbeteiligung werden ausschließlich die Punkte betrachtet, die auf Straßenlärm zurückzuführen sind. Alle weiteren Lärmproblematiken (Gastronomie, Baulärm etc.) werden für die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht betrachtet. Aufgrund der zeitlichen Nähe zur ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Karte, die sich aus der Befragung ergibt mit in die Beteiligung einbezogen. Die Ergebniskarte befindet sich in Anlage 4.

Die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung bestand über das Portal Mitwirkung, per Mail, per Post oder persönlich. Eine Information über die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auf dem Social Media Account der Stadt Wolfsburg, in der Presse (*Wolfsburger Nachrichten und Wolfsburger Allgemeine Zeitung*), und auf der Internetseite der Stadt Wolfsburg veröffentlicht. Zusätzlich wurde über die Social Media Plattform Instagram eine Story gepostet, in der Interessierte in Stichworten auf die Fragen: „1. Wo ist es zu laut? 2. Wo befinden sich ruhige Gebiete? 3. Welche Lärmschutzmaßnahmen wären sinnvoll?“ antworten konnten.

2.Phase:

In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Entwurf der Lärmaktionsplanung öffentlich ausgelegt. Der Entwurf konnte kommentiert und Änderungswünsche mitgeteilt werden. Eingesehen werden konnte der Entwurf in analoger Form im Rathaus oder digital über das Portal Mitwirkung. Die Mitteilung über die Möglichkeit der Beteiligung wurde über Social Media und den oben genannten Wolfsburger Tageszeitungen veröffentlicht.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

An der öffentlichen Konsultation sind über die verschiedenen Kanäle insgesamt ca. 350 Beiträge eingegangen, die in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Aufgrund der Anonymität der Beteiligten sind die Beiträge keinen Interessenträgern zuzuordnen. Es ist davon auszugehen, dass ein hoher Anteil der Beteiligungen von Bürger*innen stammt.

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Anregungen und Einwendungen der Öffentlichkeit wurden in die Abwägung einbezogen.

4.5 Dokumentation

Link zur Webseite mit Dokumentation der öffentlichen Konsultation:
<https://www.wolfsburg.de/umweltnaturschutz/laermaktionsplanung>

4.5.1 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

1.Phase:

Im Rahmen der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Anwohner*innen um die Rückmeldung zu den folgenden Fragestellungen gebeten:

1. An welchen Straßen im Stadtgebiet ist es dir zu laut?
2. Welche Ideen und Vorschläge für Lärmschutzmaßnahmen hast du?
3. Welche Gebiete in Wolfsburg empfindest du als ruhige Erholungsgebiete?
4. Wie beurteilst du die Umsetzung der Lärmschutzstrategie der Stadt Wolfsburg?

Im Folgenden wird eine kurze Zusammenfassung zu dem Ergebnis der einzelnen Fragestellungen gegeben. Eine tabellarische Zusammenstellung der Beteiligungen befindet sich in den Anlagen 7.1-7.5.

1. An welchen Straßen im Stadtgebiet ist es dir zu laut?

Insgesamt gab es 82 Beteiligungen zu der oben genannten Fragestellung. Besonders viele Beteiligungen kamen aus den Stadtteilen Stadtmitte und Hattorf. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere folgende Straßen als Lärmschwerpunkte genannt:

- A39
- Berliner Ring
- Braunschweiger Straße
- Heiligendorfer Straße

Alle weiteren Nennungen von Straßen befinden sich zusammen mit den dazugehörigen Ausschnitten der Lärmkartierung in der Anlage 7.1.

2. Welche Ideen und Vorschläge für Lärmschutzmaßnahmen hast du?

Die Beteiligungen zu den Lärmschutzmaßnahmen werden im Folgenden in zwei Kategorien aufgeteilt. Die Vorschläge zu Lärmschutzmaßnahmen für eine spezifische Lage und die Beiträge ohne genaue Lageinformationen. Eine tabellarische Zusammenfassung aller Vorschläge befindet sich in den Anlagen 7.2 und 7.3.

Bei den Lärmschutzmaßnahmen ohne spezifische Lage wurden am häufigsten Maßnahmen aus den Kategorien Geschwindigkeitsreduzierungen (ca. 30% aller Beiträge), Stärkung alternativer Verkehrsmittel (20% aller Beiträge) und Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg (ca. 17% aller Beiträge) genannt. Insbesondere die Maßnahmen Tempo 30-Zonen, der Einsatz von mehr Blitzern und Geschwindigkeitskontrollen sowie die Nutzung von Bepflanzungen, Hecken etc. als natürliche Lärmbarriere finden großen Zuspruch.

Die Maßnahmenvorschläge mit spezifischer Lage sind in der Anlage 7.3 ersichtlich.

3. Welche Gebiete in Wolfsburg empfindest du als ruhige Erholungsgebiete?

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind insgesamt 115 Beiträge zum Thema ruhige Erholungsgebiete eingegangen. Besonders häufig wurden die Begriffe „Stadtforst“, „Hasselbachtal“ und „Allersee/ Allerpark“ genannt. Mit dem Auswahlverfahren für ruhige Gebiete im Stadtgebiet Wolfsburg (siehe Kapitel 3.4) werden ca. 1/4 der in der Beteiligung genannten Gebiete abgedeckt. Viele der genannten Gebiete eignen sich aus verschiedenen Gründen nicht als ruhiges Gebiet im Sinne der Lärmaktionsplanung. So ist zum Beispiel der Allersee/ Allerpark ein beliebter Veranstaltungsort. Veranstaltungen mit Live Musik stehen allerdings dem Charakter eines „ruhigen Gebietes“ entgegen. Die einzelnen Begründungen befinden sich in der Anlage 7.4.

4. Wie beurteilst du die Umsetzung der Lärmschutzstrategie der Stadt Wolfsburg?

Auf einer Skala von „Sehr gut“ (1) bis „Sehr schlecht“ (4) wurde die Umsetzung der Lärmschutzstrategie im Durchschnitt mit „Schlecht“ (3) bewertet.

Bemängelt wurde unter anderem, dass mehr Rücksicht auf die Autofahrer*innen als auf die Anwohnenden genommen und das trotz bekannter Lärmproblematiken nicht gehandelt wird. Zudem wurde eine unzureichende Berücksichtigung vom Lärmschutz bei der Planung von Straßenausbau oder Baugebieten bemängelt.

Direkt auf den Lärmaktionsplan bezogen wurde Kritik an der Auswahl der lärmkartierten Straßen und der Methodik der Lärmberechnung geäußert.

2.Phase:

In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sind insgesamt 18 Beteiligungen eingegangen. In den Beteiligungen wurden weitere laute Straßen und Maßnahmenvorschläge zur Verringerung der Lärmbelastung genannt. Die Beteiligungen wurden in die Tabellen in den Anlagen 7.1, 7.2 und 7.3 eingearbeitet. Die gestellten Anfragen wurden in der Anlage 7.6 beantwortet.

Auffällig war, dass innerhalb der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung besonders häufig die A39 als Lärmquelle genannt wurde. Auch der Wunsch nach Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und Wälle) an der A39 wurde mehrfach aufgeführt.

Kritisiert wurde, dass zu wenig Lärmschutzmaßnahmen geplant sind.

5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans werden von der Stadt Wolfsburg im Rahmen von Eigenarbeit getragen.

6 Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Die Information über die Umsetzung der Maßnahmen wird von den jeweilig zuständigen Behörden an die Untere Immissionsschutzbehörde übermittelt.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Die Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen wird anhand der nächsten Aktualisierung des Lärmaktionsplans erfolgen. In den Bereichen in denen Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden, werden die Pegelbereiche und die Betroffenenzahl auf eine Änderung hin geprüft und bewertet.

7 Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

Am: 05.06.2024

7.2 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.wolfsburg.de/umweltnaturschutz/laermaktionsplanung>

8 Quellenverzeichnis

Literatur

- [1] Stadt Wolfsburg – Referat Daten, Strategien, Stadtentwicklung (2022): Wolfsburgener Statistik Daten und Fakten 2022. Mit Daten vom Landesamt für Statistik Niedersachsen.
- [2] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz [LAI] (27.01.2022): LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung. Beschlussfassung durch die LAI 143. Sitzung am 29. und 30 März 2022.
- [3] Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) (2008): Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen. Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300.
- [4] WHO Regional Office for Europe (2018). Environmental Noise Guidelines for the European Region. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.
- [5] Umweltbundesamt (2019): Position // Juli 2019. WHO-Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region – Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region.
- [6] Umweltbundesamt (2023): Indikator - Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-belastung-der-bevoelkerung-durch#die-wichtigsten-fakten>. Stand 02.06.2020. Abgerufen am 07.06.2023.

- [7] Schleswig-Holstein (2023): Bewertung der Lärmsituation – Höhe der Lärmpegel. Link: https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/laermenschutz/laermsh/laermaktionsplanungBewertung.html?nn=e2a98091-04c3-49dd-aa41-63fc212a587f#SRU_4. Stand 21.06.2023. Abgerufen am 07.06.2023.
- [8] Umweltbundesamt (2009): Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr. UBA FKZ 3707 51 100.
- [9] Umweltbundesamt (2014): Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand der Technik. Aktualisierte Überarbeitung. UBA 20/2014.
- [10] Umweltbundesamt (2015): Handbuch Lärmaktionspläne - Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung. UBA-FB 002205.
- [11] Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): Umweltgutachten 2020 – für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa. Berlin: SRU.
- [12] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz [LAI] (19.09.2022): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung. Beschlussfassung durch die LAI 146. Sitzung.
- [13] Stadt Wolfsburg Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination (Februar 2017): Leitbild Radverkehr. Wolfsburg: Stadt Wolfsburg.
- [14] Volkswagen Immobilien (o.J.): Spatenstich für die Alternative Grüne Route. Link: <https://www.steimkergaerten.de/press/spatenstich-fur-die-alternative-grune-route/>. Abgerufen am 30.10.2023.
- [15] Stadt Wolfsburg (2020): Mobilitätsstrategie für die Stadt Wolfsburg „Grüner Faden“ – Langfassung. Wolfsburg: Stadt Wolfsburg.
- [16] Umweltbundesamt (2023): Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen – Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt Fachgebiet I 2.4.
- [17] Stadt Wolfsburg Referat Wirtschaft und Digitales (2024): KlimaCube. Link: <https://www.wolfsburg.de/digital/smart-city/klimacube>. Abgerufen am 07.02.2024

Gesetze, Verordnungen und Richtlinien

- [1a] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Zuletzt geändert durch die delegierte Richtlinie (EU) 2021/12226 der Kommission vom 21. Dezember 2020.
- [2a] Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung vom 17.05.2013. Zuletzt geändert durch Art. 2 Absatz. 3 G v. 19.10.2022.
- [3a] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006. Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 28.5.2021.
- [4a] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665. In Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010.
- [5a] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (2019): Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS 19. FGSV Verlag GmbH: Köln.
- [6a] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV) in der Fassung vom 12.06.1990. Zuletzt geändert durch Artikel 1 V v. 04.11.2020.
- [7a] DIN 18005:2022-02 (2022): Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung. Berlin: Beuth Verlag GmbH.
- [8a] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen – FGSV (2007): Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinie-StV. FGSV Verlag GmbH: Köln.
- [9a] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) in der Fassung vom 26.08.1998. Geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BA Vz AT 08.06.2017 B5).
- [10a] Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) in der Fassung vom 04.02.1997. Zuletzt geändert durch Art. 3 V v. 23.09.1997.
- [11a] Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (2023): Schreiben vom 08.06.2023 an alle Gemeinden mit der Pflicht

zu Lärmaktionsplanung. Betreff: Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) Lärmaktionsplanung nach §§ 47d – 47e BImSchG der Runde 4 durch die Gemeinden.

Daten

- [1b] Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (2023): Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49, Stand 02/ 2023.
- [2b] Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (2023): Daten für die erweiterte Straßenlärmkartierung (END Plus) nach EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen, Version V0, Stand 16.11.2023.

9 Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Übersicht über Immissionsgrenz- und Richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Anlage 2: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{den} Wolfsburg

Anlage 3: Lärmkarte Hauptverkehrsstraßen L_{night} Wolfsburg

Anlage 4: Karte Öffentlichkeitsbeteiligung am Tag der Umwelt

Anlage 5: Lärmkarte END Plus L_{den} Wolfsburg

Anlage 6: Lärmkarte END Plus L_{night} Wolfsburg

Anlage 7.1: Öffentlichkeitsbeteiligung laute Straßen

Anlage 7.2: Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmenvorschläge (ohne Lage)

Anlage 7.3: Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmenvorschläge (mit Lage)

Anlage 7.4: Öffentlichkeitsbeteiligung ruhige Gebiete

Anlage 7.5: Öffentlichkeitsbeteiligung Beurteilung Lärmschutzstrategie
Stadt Wolfsburg

Anlage 7.6: Öffentlichkeitsbeteiligung Anfragen Lärmaktionsplanung

10 Abkürzungsverzeichnis

AGR – Alternative grüne Route

BEB – Berechnungsmethode zur Ermittlung von Belastetenzahlen

BImSchG – Bundesimmissionsschutzgesetz

BImSchV – Bundesimmissionsschutzverordnung

BUB – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen

BUF – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen

DSH-V – dünne Schicht im Heißeinbau auf Versiegelung (lärmarmer Asphalt)

EBA - Eisenbahnbundesamt

END Plus – ergänzende Lärmkartierung

L_{den} – Lärmpegel gemittelt über 24 Stunden

L_{night} – Lärmpegel gemittelt 22 Uhr – 6 Uhr

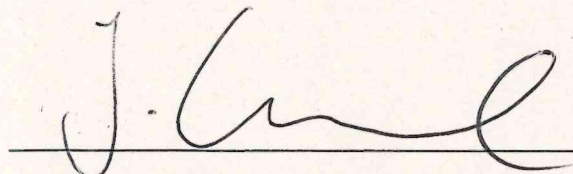
ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr

ULR – Umgebungslärmrichtlinie

WHO – Weltgesundheitsorganisation

Stadt Wolfsburg

Wolfsburg , den 26.06.2024



Geschäftsbereichsleiter Bürgerdienste



Anlage 1

Übersicht über Immissionsgrenz- und Richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

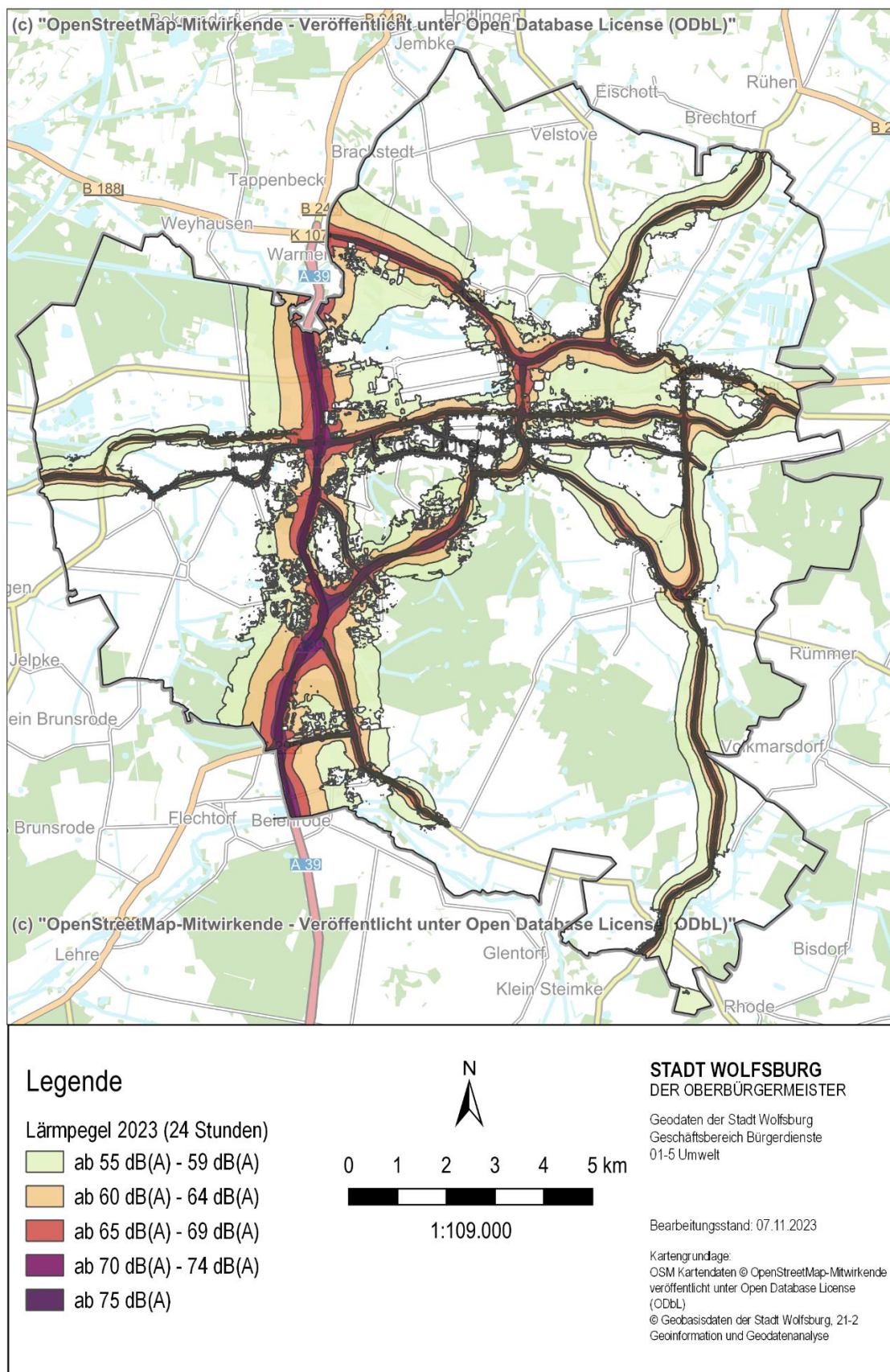
Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanie- rung an Straßen in Baulast des Bundes [4a]		Richtwerte, bei deren Überschrei- tung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Be- tracht kommen [8a]		Grenzwerte für den Neubau oder die we- sentliche Änderung von Straßen- und Schienen- wegen (Lärmvorsorge) [6a]		Richtwerte für Anla- gen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sicherge- stellt werden soll [9a]		Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauli- che Planung [7a]	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schu- len, Altenheime, Kur- gebiete	67	57	70	60	57	47	45	35		
reine Wohngebiete	67	57	70	60	59	49	50	35	50	40 bzw. 35
allgemeine Wohnge- biete	67	57	70	60	59	49	55	40	55	45 bzw. 40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	72	62	64	54	60	45	60	50 bzw. 45
Urbane Gebiete					64	54	63	45		
Gewerbegebiete	72	62	75	65	69	59	65	50	65	55 bzw. 50

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

⁴ Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

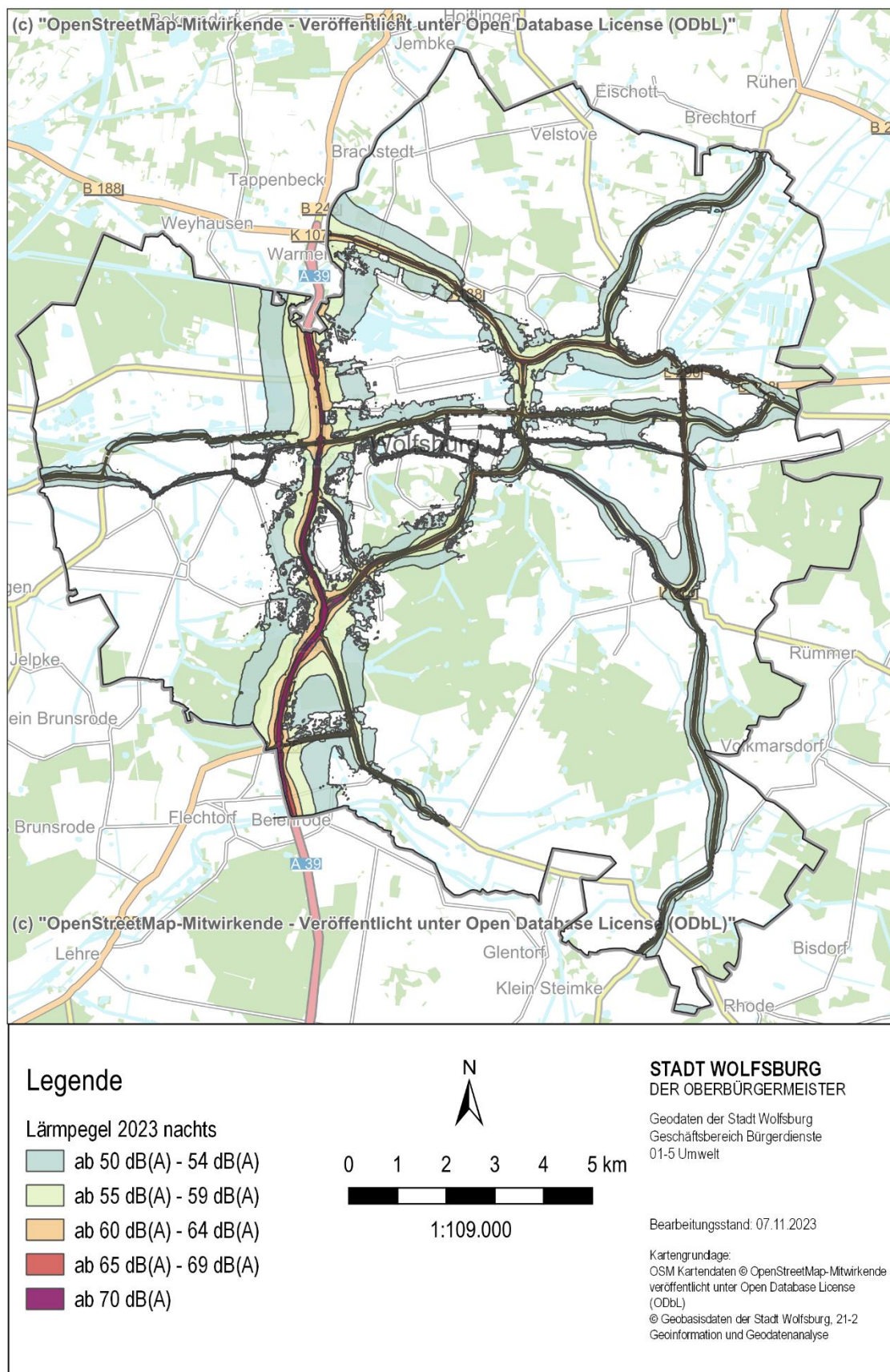
Anlage 2

Lärmkarte LDEN Wolfsburg



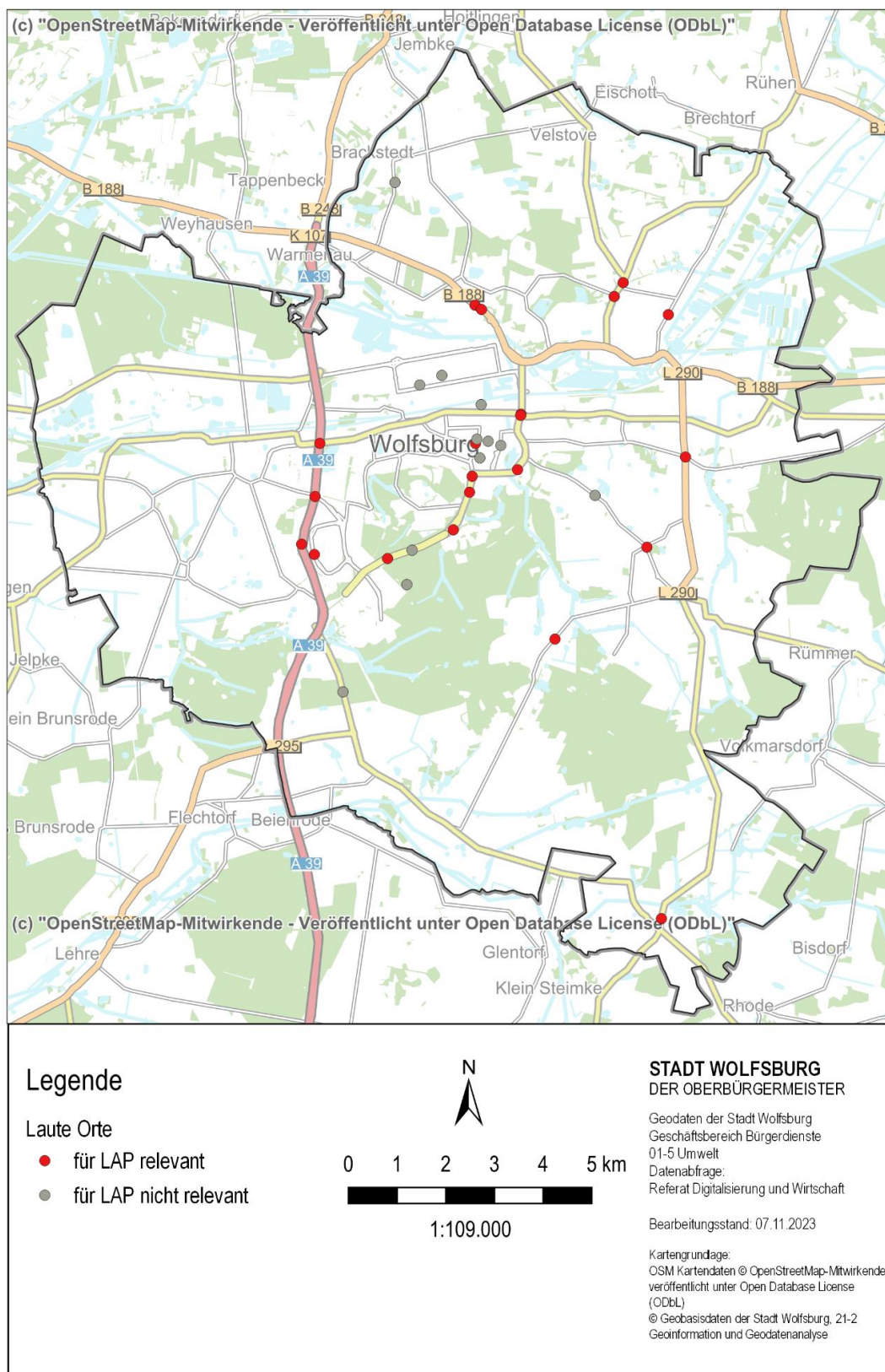
Anlage 3

Lärmkarte LNight Wolfsburg



Anlage 4

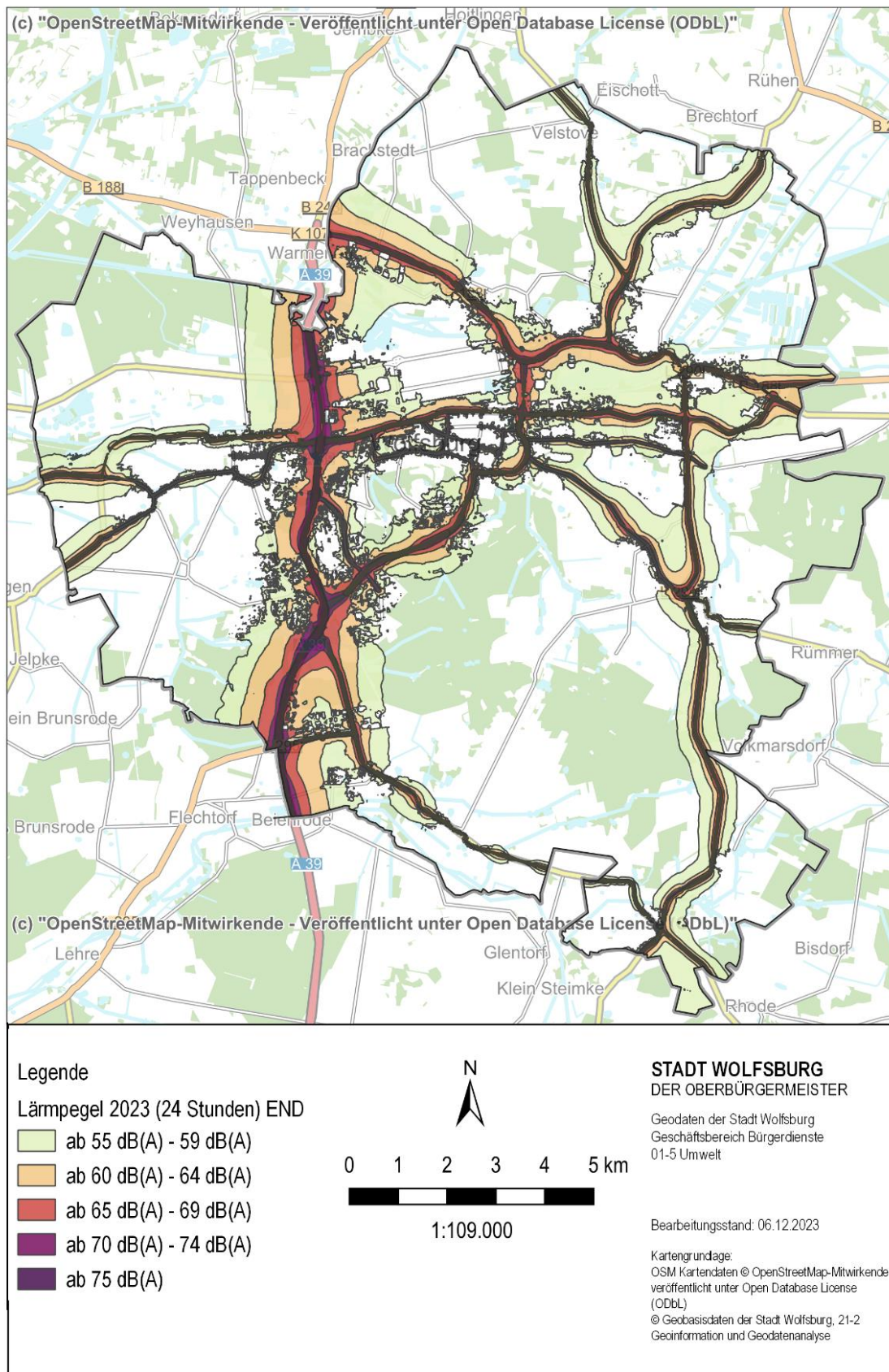
Öffentlichkeitsbeteiligung am Tag der Umwelt



Datenquelle: Referat für Digitalisierung und Wirtschaft Stadt Wolfsburg

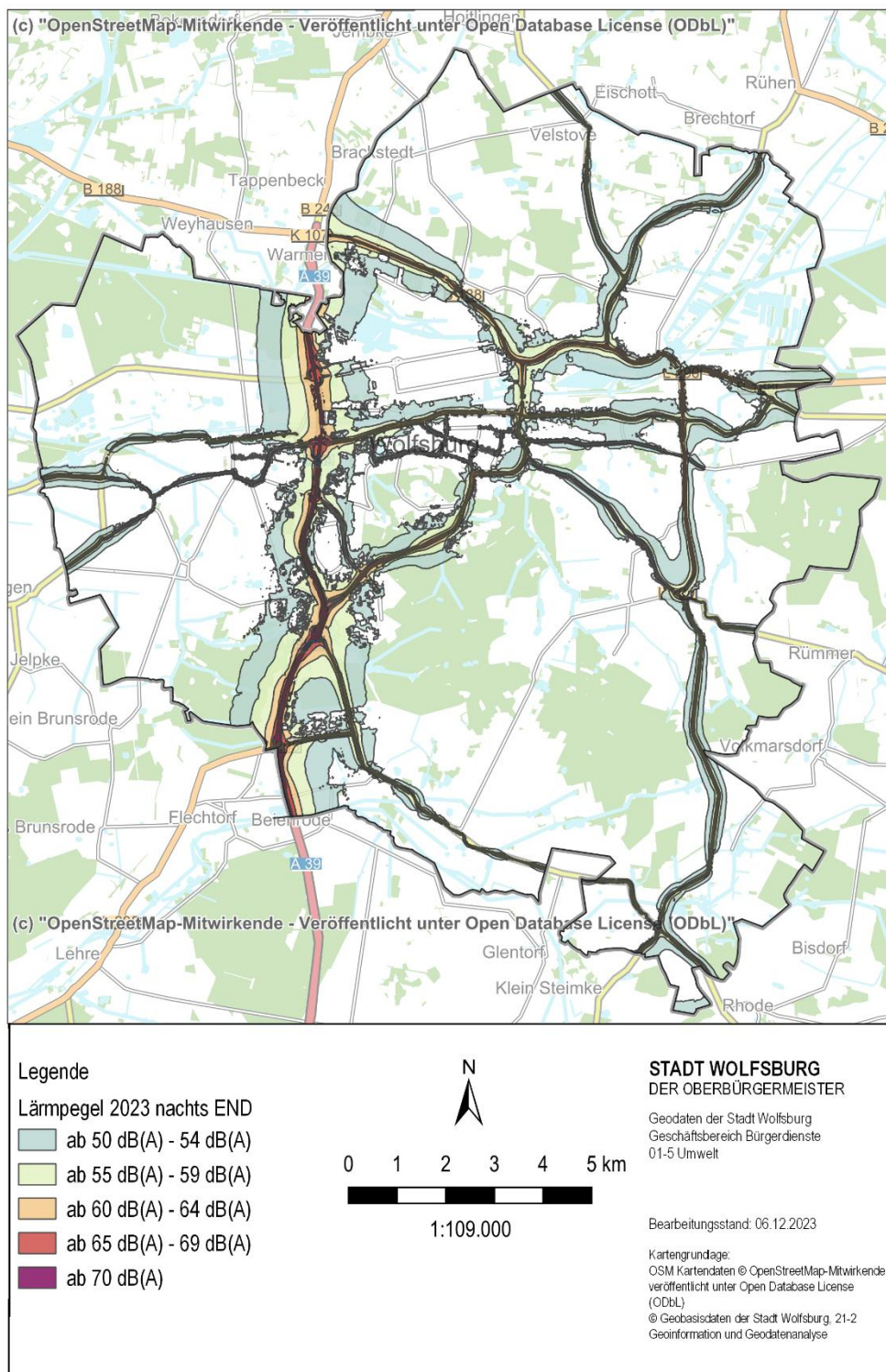
Anlage 5

Lärmkarte LDEN END Wolfsburg

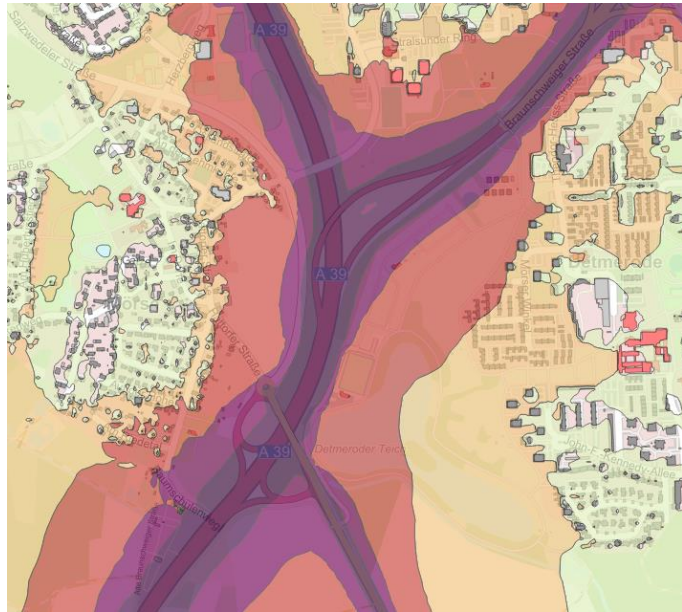


Anlage 6

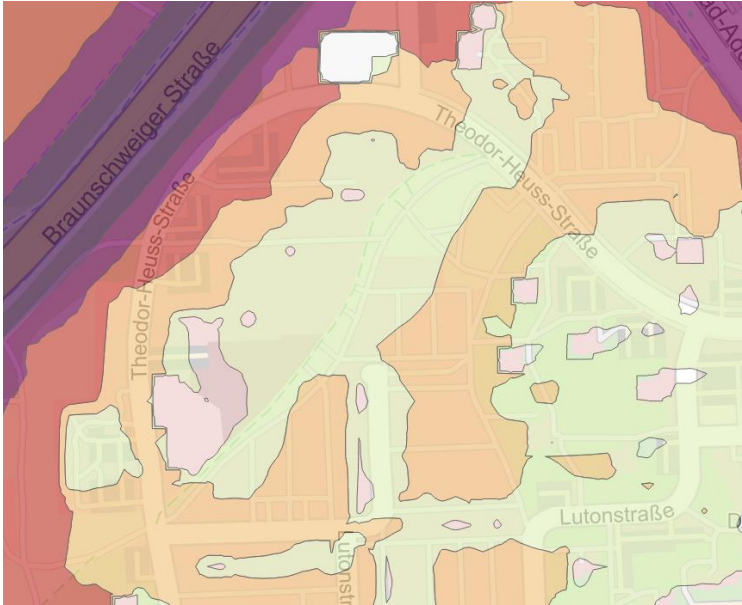
Lärmkarte LNight END Wolfsburg



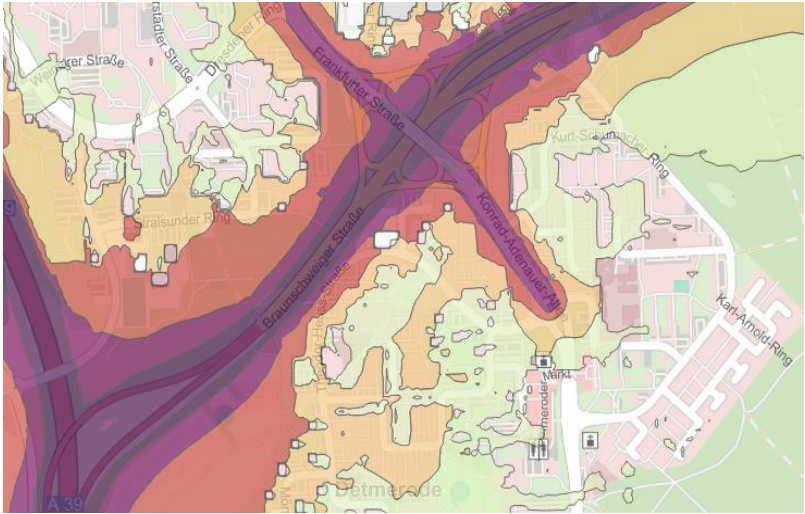
Anlage 7.1: Öffentlichkeitsbeteiligung laute Straßen

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Barnstorf	Hasselbachstraße/ K11	1	Markierung auf der Karte der Digitalisierung		nein	
Detmerode	A39	5	Markierungen auch auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt.		ja	 Die Abbildung zeigt eine Lärmkartierung der Bundesautobahn A39 in Detmerode. Die Karte ist farblich in Zonen unterteilt, die den Lärmpegel in dB(A) darstellen: Dunkelviolett für > 70 dB(A), Violett für 65-70 dB(A), Rot für 60-65 dB(A) und Gelb für 55-60 dB(A). Die A39 verläuft von oben links nach unten rechts durch das Zentrum. Umgebende Straßen wie 'Sulzfelder Str.', 'Hofstraße', 'Detmolder Str.', 'Detmolder Weg' und 'Detmolder Allee' sind ebenfalls eingezeichnet. Die Karte zeigt auch Gebäude, Grünflächen und andere städtische Strukturen.

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Detmerode	Theodor-Heuss-Straße	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Braunschweiger Straße		Braunschweiger Straße → ja Theodor-Heuss-Straße → nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Detmerode/ Westhagen	Braunschweiger Straße	6	Markierung auch auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt		ja	
Ehmen	Brunstroder Straße	1			nein	
Ehmen/ Mörse	Wulfhagen	1			nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

[illegible]

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Am Sportplatz (diverse Adressen)	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Heiligendorfer Straße		Heiligendorfer Straße → ja Am Sportplatz → nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Buchenberg (diverse Adressen)	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Heiligendorfer Straße		Heiligendorfer Straße → ja Buchenberg → nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Dingelberg (diverse Adressen)	1			nein	

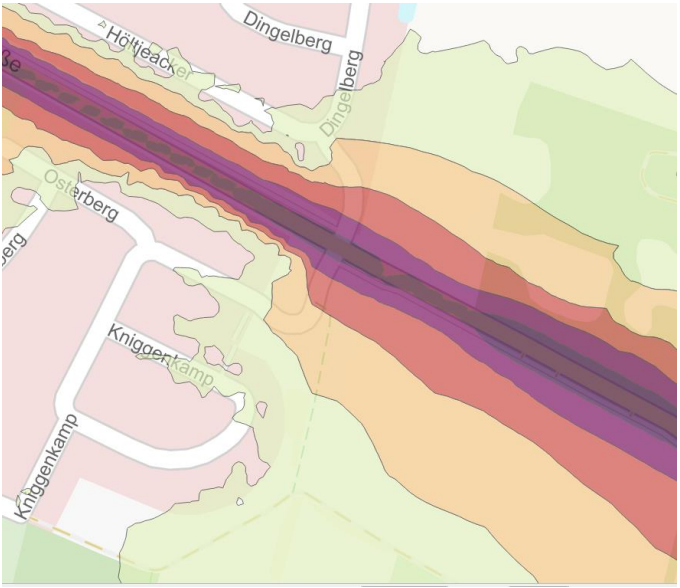
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen L _{den}
Hattorf	Heiligendorfer Straße /L294	4			ja	

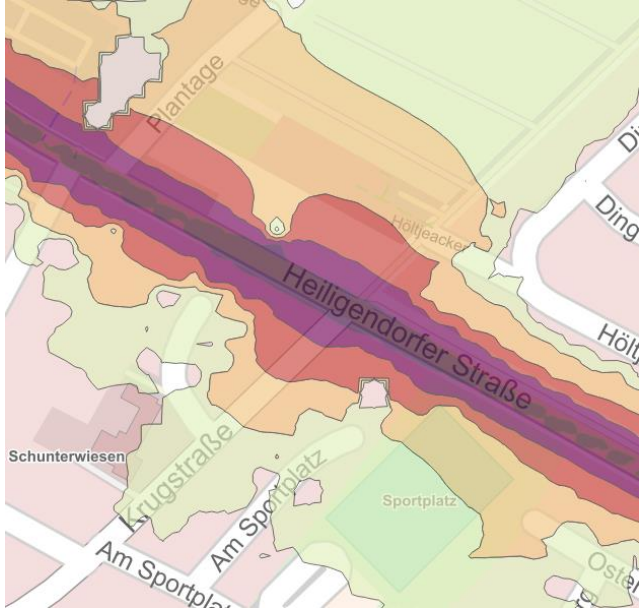
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Höltjeacker (diverse Adressen)	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Heiligendorfer Straße		Heiligendorfer Straße → ja Höltjeacker → nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Kniggenkamp	2	Lärm vermutlich ausgehend von der Heiligendorfer Straße		Heiligendorfer Straße → ja Kniggggenkamp → nein	

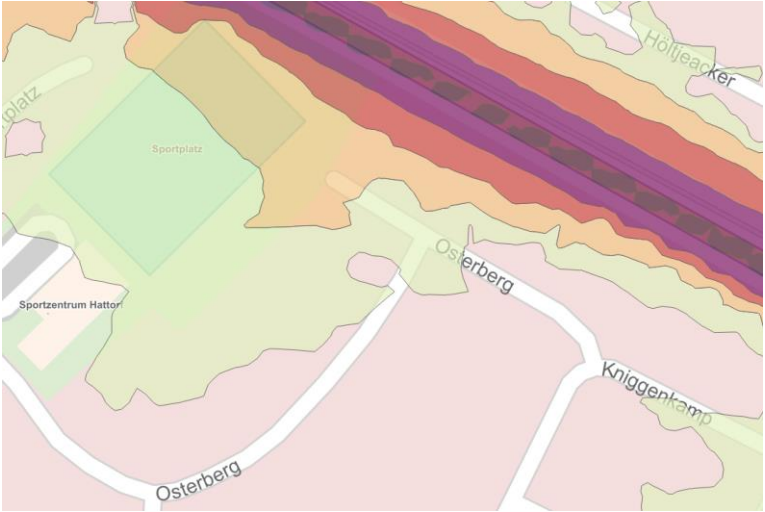
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Krugstraße	1			nein nur angrenzende Straßen: Heiligendorfer Straße und A39	

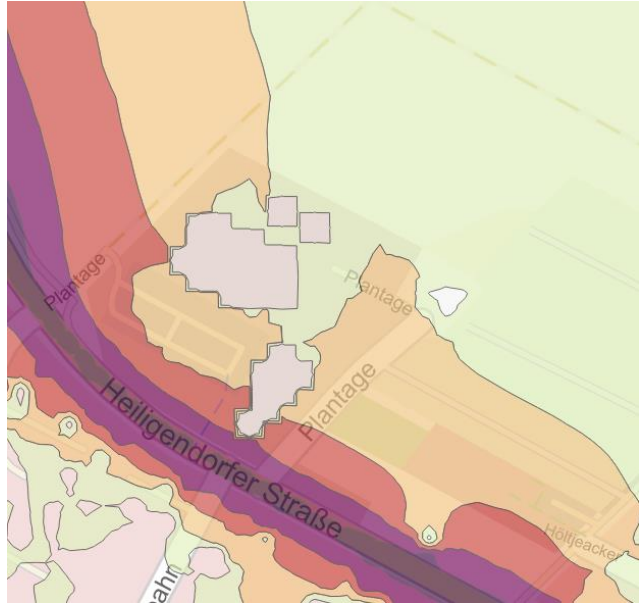
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen L _{den}
Hattorf	L294	1			ja	

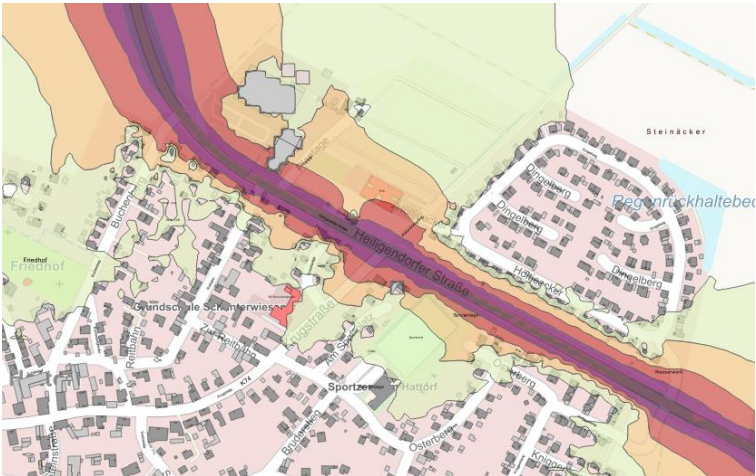
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Osterberg (diverse Adressen)	1	<i>Lärm vermutlich ausgehend von der Heiligendorfer Straße</i>		Heiligendorfer Straße → ja Osterberg → nein	

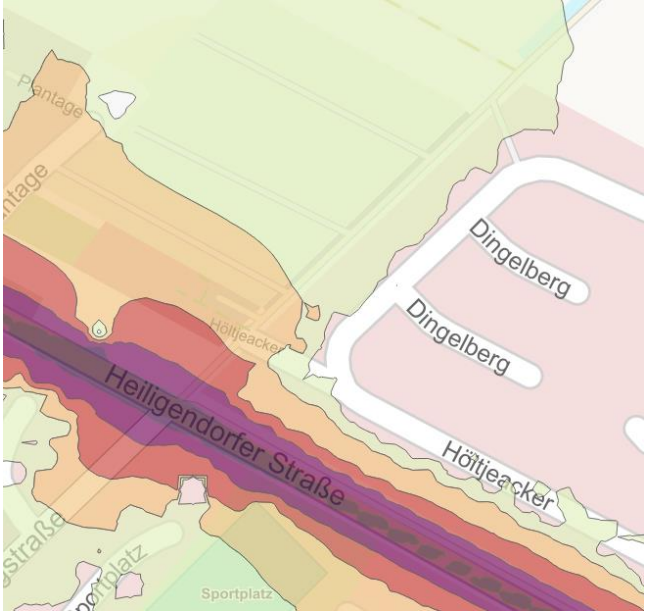
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Plantage (diverse Adressen)	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Heiligendorfer Straße		Heiligendorfer Straße → ja Osterberg → nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen L _{den}
Hattorf	Schultwetge (di-verse Adressen)	1	Lärm ver-mutlich ausgehend von der Heiligen-dorfer Straße		Heiligendorfer Straße → ja Schultwetge → nein	

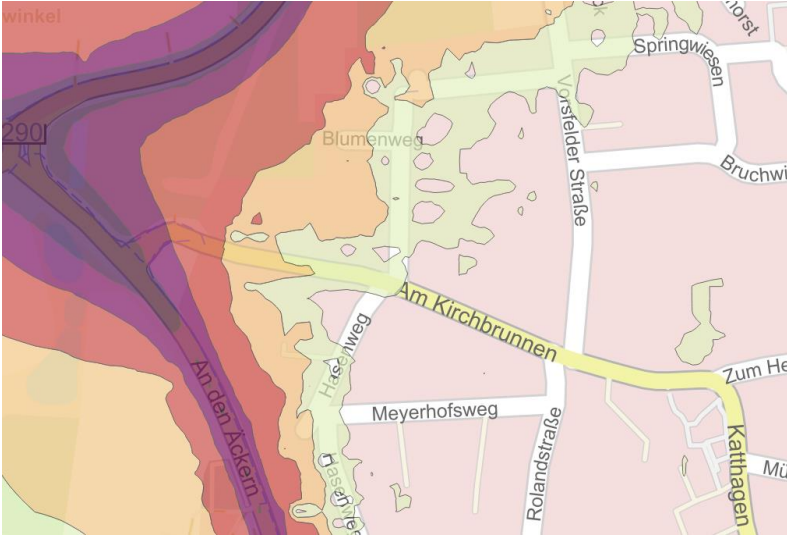
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Hattorf	Walter-Döring-Weg	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Heiligendorfer Straße		Heiligendorfer Straße → ja Walter-Döring-Weg → nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Hattorf	Zur Reitbahn (diverse Adressen)	1			nein	

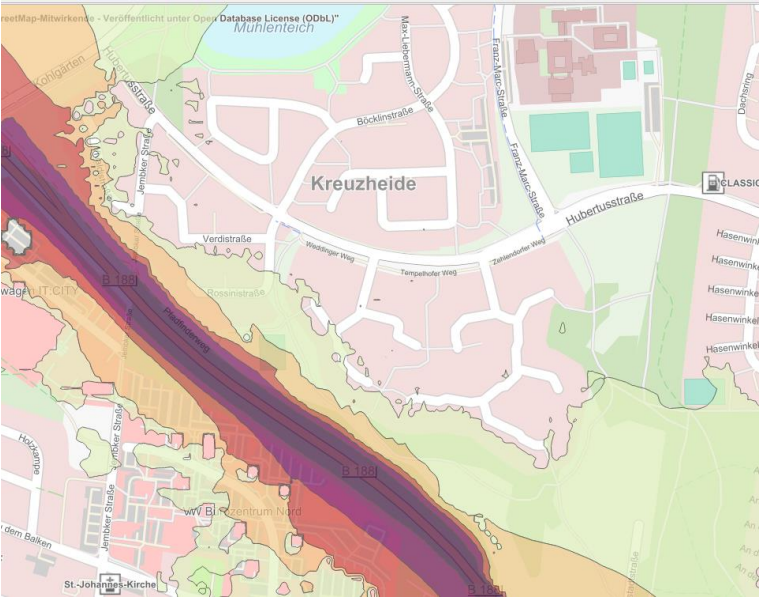
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Hehlingen	Am Kirchbrunnen	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Straße An den Äckern		Am Kirchbrunnen → nein An den Äckern → ja	
Heiligendort	Grüner Jäger	1			nein	

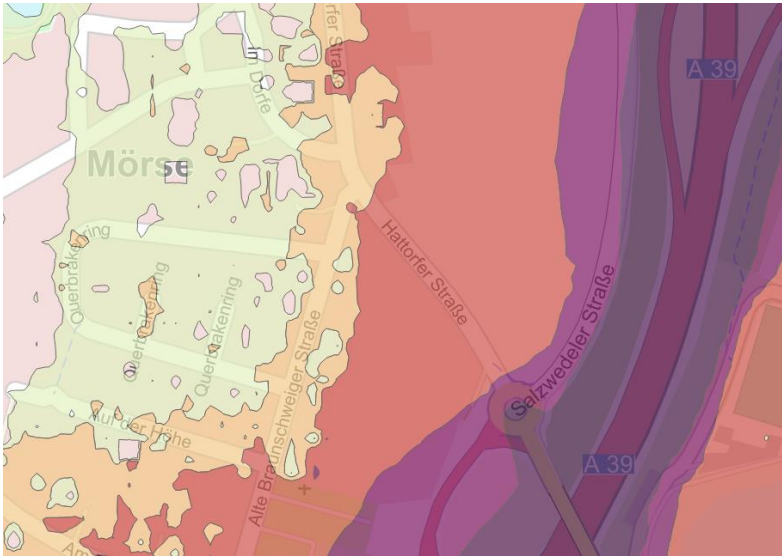
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Klieversberg	Röntgenstraße	1	Lärm vermutlich ausgehend von der Braunschweiger Straße		Braunschweiger Straße → ja Röntgenstraße → nein	

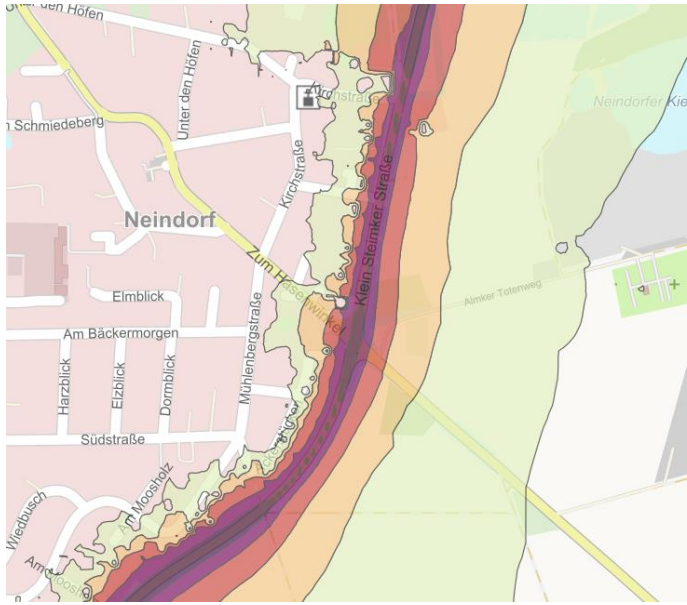
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen Lden
Kreuz-heide	südlicher Bereich	1	nicht klar definiert		nein nur die an-grenzende B188	

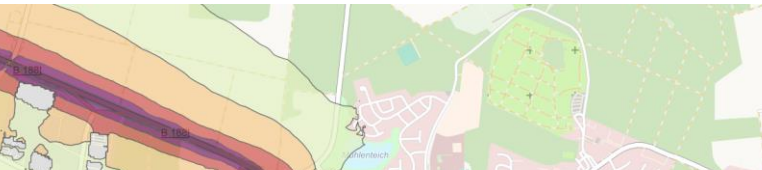
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Mörse	Querbrakenring	1	Lärm ausgehend von der A39		A39 in der Lärmkartierung enthalten.	

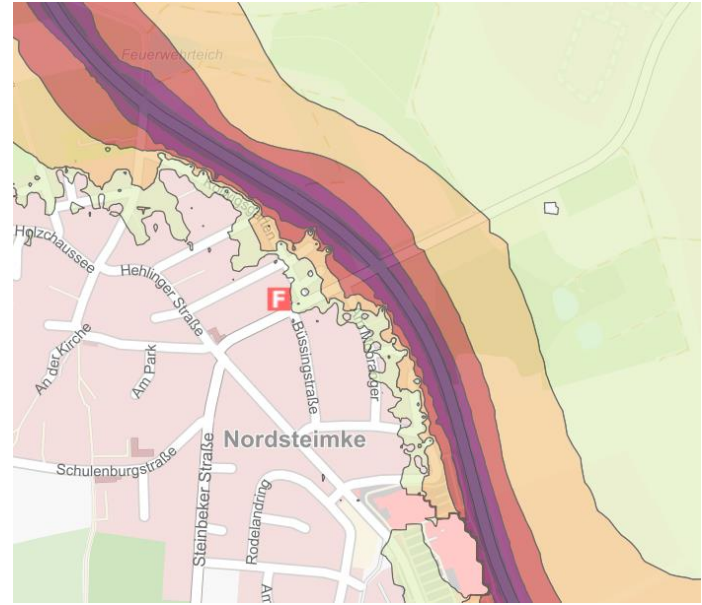
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Neindorf	klein Steimker Straße	1	Markierung auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt		ja	
Neuhaus/Reislingen	von-Droste-Hülshoff-Straße	1			nein	

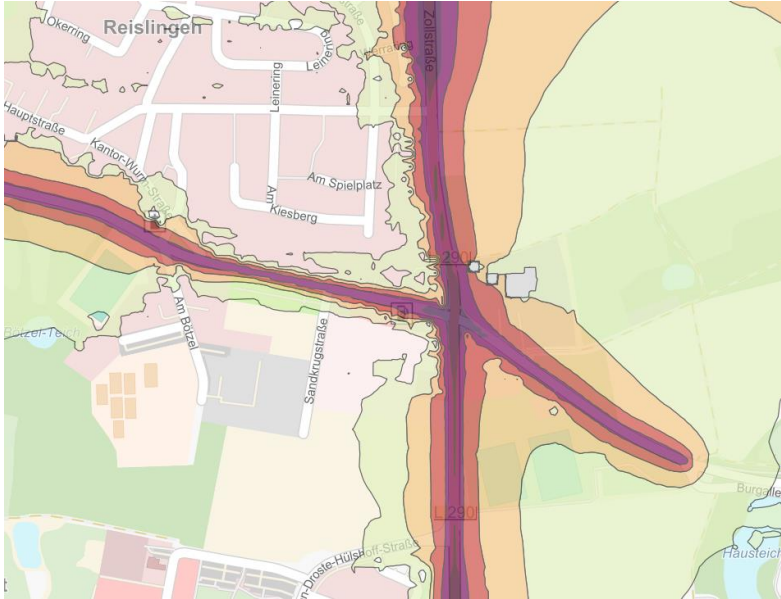
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Nordstadt	Prenzlauer-Berg-Straße	1	Lärm vermutlich ausgehend von der B188		Prenzlauer-Berg-Straße → nein B188 → ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Nordsteimke	L322	1	Markierung auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt		ja	 The map shows the area of Nordsteimke with various streets labeled: Holzchaussee, Hehlinger Straße, An der Kirche, Am Park, Schulenburgstraße, Steinbeker Straße, Rodelandring, and Borsingstraße. A red 'F' symbol is located near Hehlinger Straße. The map displays noise contours in shades of purple, red, and orange, indicating different levels of noise exposure. The area is bordered by green fields to the east and a river (Feuerwehrteich) to the north.

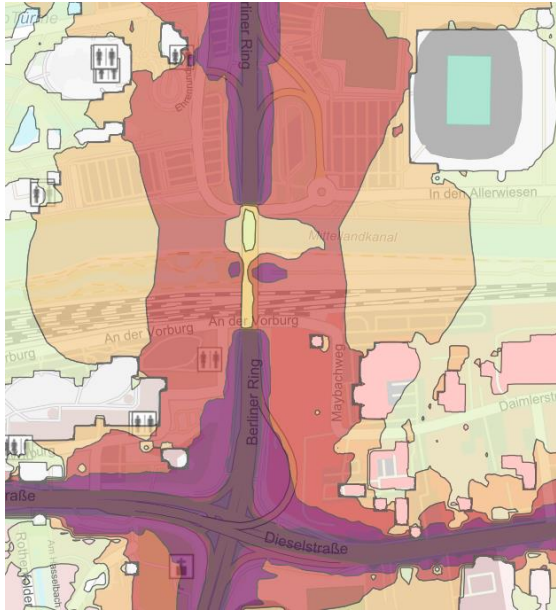
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen Lden
Reislingen	L290	1	Markierung auf der Karte der Digitali-sierung vom Tag der Umwelt		ja	

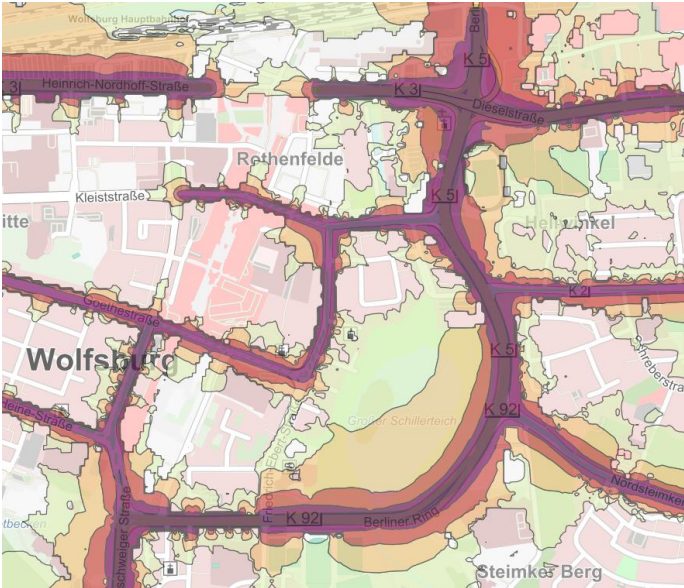
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Sandkamp	Stellfelder Straße	3			Nein nur angrenzende Straßen: Heinrich-Nordhoff-Straße und A39	

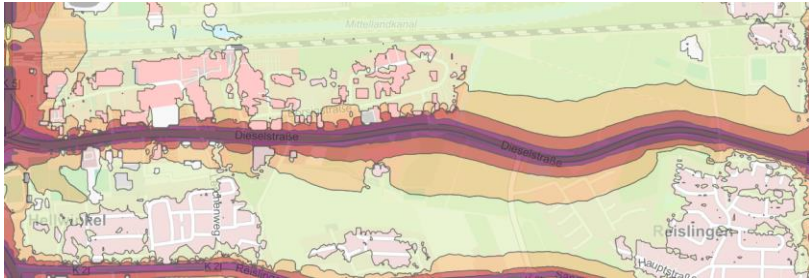
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Stadtmitte	Berliner Brücke	1			ja	

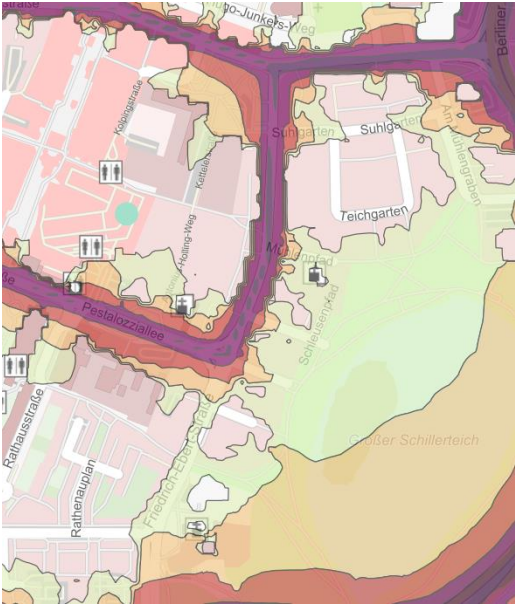
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen L _{den}
Stadtmitte	Berliner Ring	6	Markierung auch auf der Karte der Digitali-sierung vom Tag der Umwelt		ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Stadtmitte	Dieselstraße	1			ja	

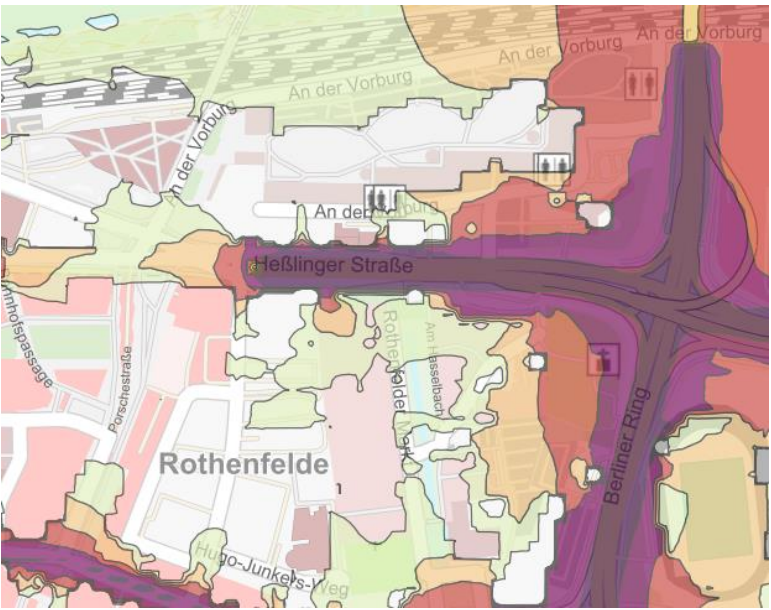
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Stadtmitte	Friedrich-Ebert-Straße	1			teilweise	

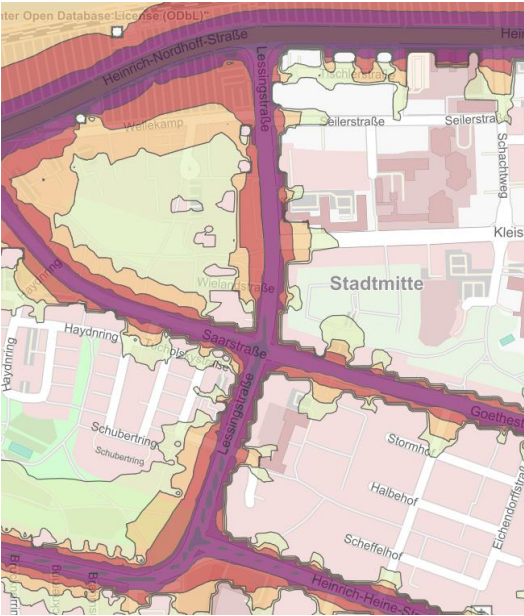
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen Lden
Stadtmitte	Heinrich-Heine-Straße	1			ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Stadtmitte	Heßlinger Straße	1			ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nen-nun-gen	Bemer-kungen	Maßnah-menvor-schläge	Straße in Lärmkartie-rung enthal-ten?	Pegelflächen Lden
Stadtmitte	Lessingstraße	1			ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Stadtmitte	Nordsteimker Straße	2			ja	 Die Abbildung zeigt eine Lärmkartierung für die Nordsteimker Straße. Die Karte ist farblich in Zonen unterteilt, die den Lärmpegel in dB(L_{den}) darstellen. Die Zone K 55 ist in dunklerer Farbe (violett) markiert, während die Zone K 92 in einer helleren Farbe (orange) markiert ist. Die Nordsteimker Straße verläuft diagonal durch die Karte. In der Umgebung sind weitere Straßen wie Traberstraße, Weislinger Straße und Sandkrugstraße sowie der Ortsteil Steimkes Berg beschriftet. Die Karte zeigt auch Grünflächen und Gebäude.
Stadtmitte	Porschestraße	2	Bei dem Lärm in der Porschestraße handelt es sich nicht um Verkehrslärm.		nein	

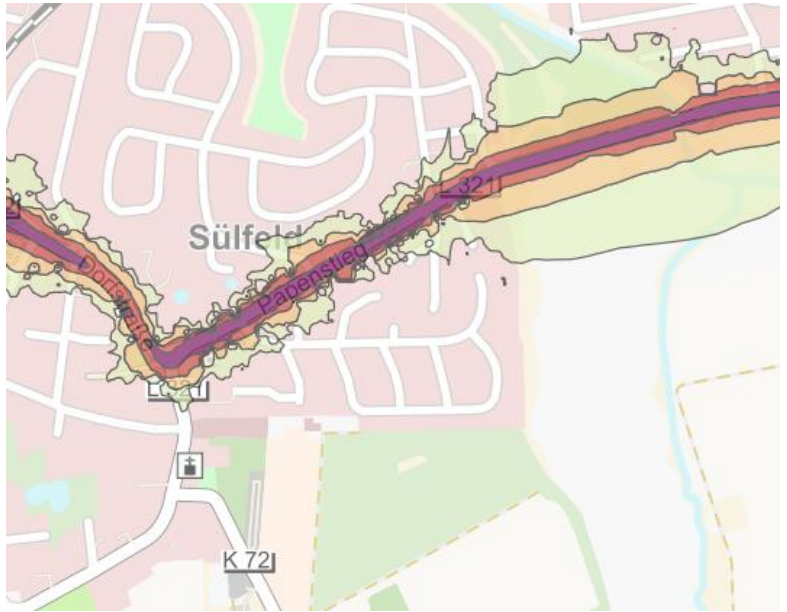
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Stadtmitte	Schillerstraße / Goethestraße	1	Markierung auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt		ja	

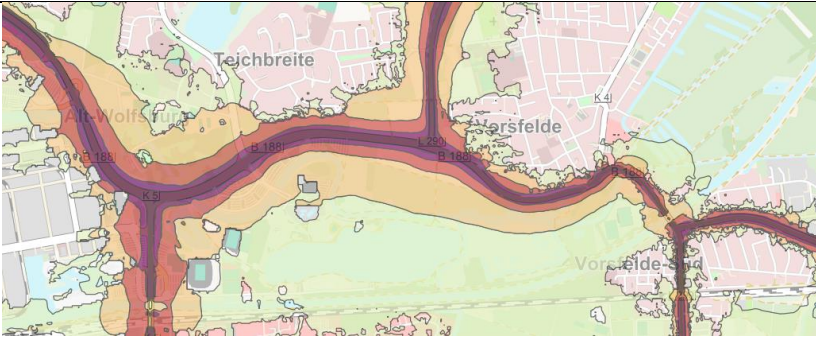
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Stadtmitte	Kreuzung Siemensstraße/ Braunschweiger Straße	1			Ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Sülfeld	Papenstieg	2			ja	 Die Karte zeigt die Lärmpegelflächen für die Straße Papenstieg in Sülfeld. Die Pegelflächen sind farblich markiert: Dunkelviolett für die höchste Lärmpegelzone, gefolgt von Orange und Gelb. Die Straße verläuft von links unten nach rechts oben. Die Umgebung ist in Grün (Grünflächen) und Rosa (Siedlungsgebiet) unterteilt. Ein Straßenschild 'K 72' ist am unteren Rand der Karte zu sehen.
Sülfeld	Spitzwegstraße	1	Beteiligte/r: „Es wird sich nicht an die 50 km/h Begrenzung gehalten“		nein	
Teichbreite/ Nordstadt	Schulenburgallee	1			nein	

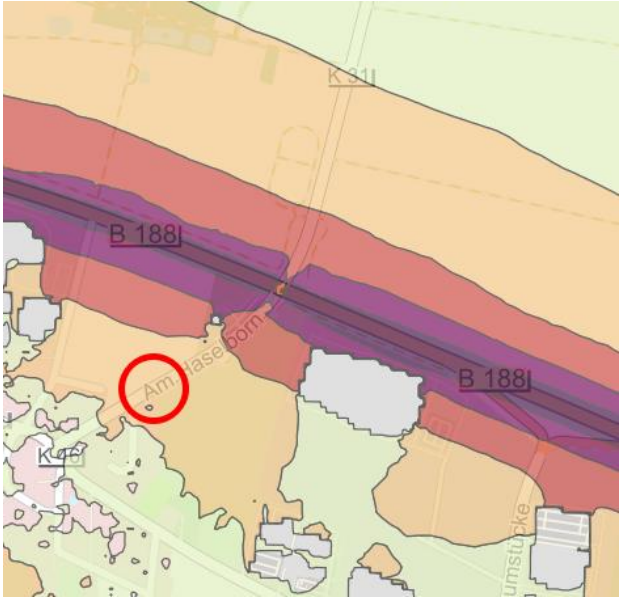
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Vorsfelde	Amtsstraße	1	Beteiligte/r: „hier hält sich keiner an die 30“	Kontrolle Tempo 30, Geschwindigkeitstafel	nein	
Vorsfelde	B188 (bis Kreuzung Allerpark)	1		Lärmschutz durch Bäume oder Wälle	ja	
Vorsfelde	Lange Straße	1	Beteiligte/r: „hier hält sich keiner an die 30“	Kontrolle Tempo 30, Geschwindigkeitstafel	nein	

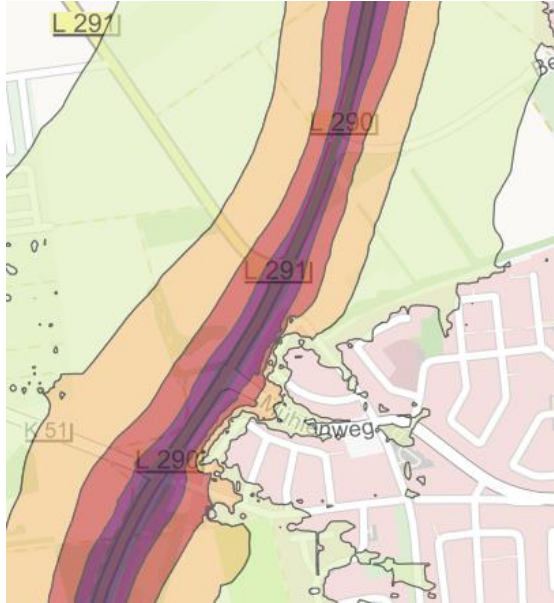
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Vorsfelde	Meinstraße	2	Beteiligte/r: „Die Straße ist kaputt. Deshalb ist alles sehr laut, was da fährt.“ <i>Markierung auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt.</i>	Instandsetzung der Straße	nein	
Vorsfelde	Mühlenweg	2	Beteiligte/r: „Die Straße ist kaputt. Deshalb ist alles sehr laut, was da fährt.“	Instandsetzung der Straße	nein	
VW-Werk	Obere Tor	1	Beteiligte/r: „keine klare Zuordnung möglich. Eventuell Gewerbelärm?“			

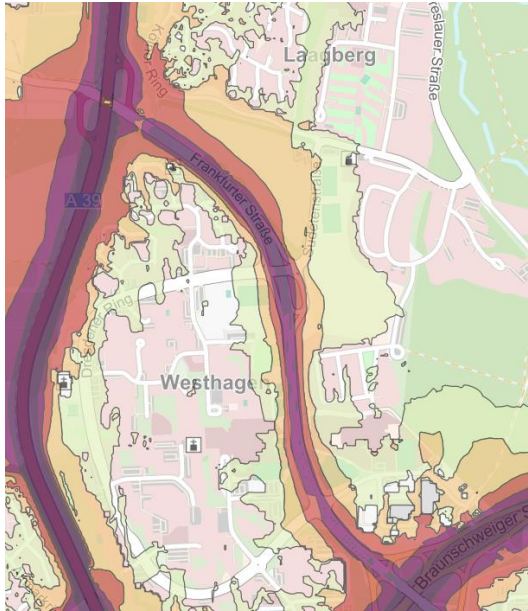
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
War-menau	Am Haselborn/ B188	1			Kreuzung enthalten	 Ein Ausschnitt aus einer Lärmkartierung zeigt die Umgebung der Kreuzung von Am Haselborn und B 188. Die Karte ist farblich in Zonen unterteilt: Grün für niedrige Lärmpegel, Gelb für mittlere und Rot für hohe Lärmpegel. Die Straße Am Haselborn verläuft diagonal durch die Karte, wobei der Bereich um die Kreuzung mit B 188 in den höheren Lärmpegelzonen (Rot) liegt. Ein roter Kreis markiert die Kreuzung. Weitere Beschriftungen auf der Karte sind 'K 211', 'K 212' und 'Umstürze'.
War-menau	Hannoversche Straße	1			nein	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
Wend-schott	L291	2	Markierung auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt		teilweise	

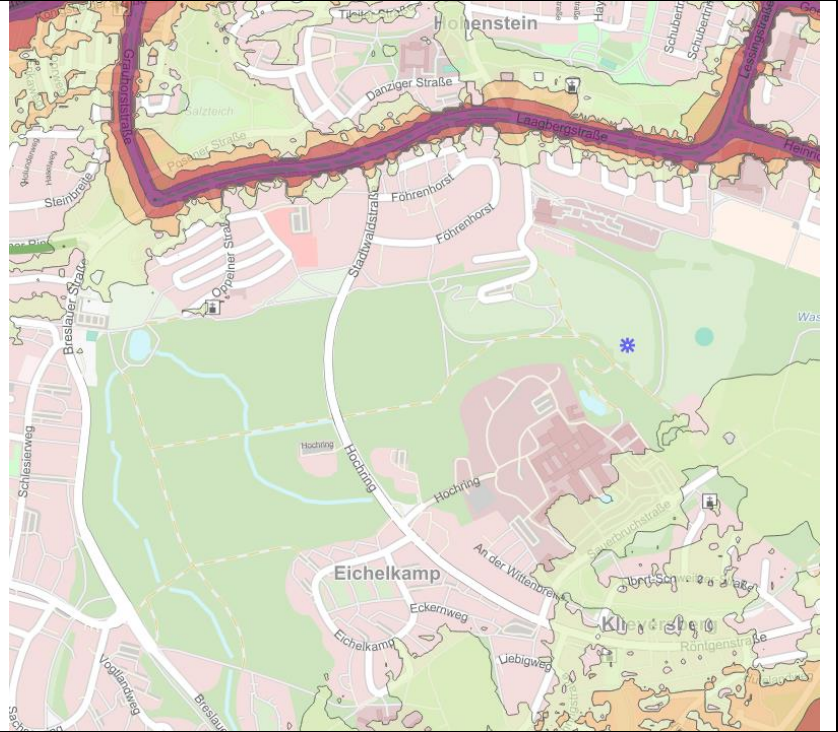
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Westhagen / Laagberg	Frankfurter Straße	1			ja	

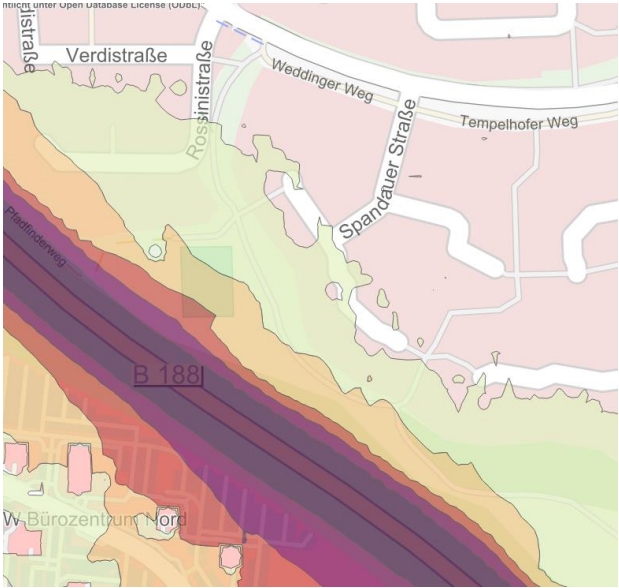
Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Wohlthberg	Brandenburger Platz und Breslauer Straße	1			ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L_{den}
Wohlthberg/ Laagberg	Breslauer Straße Laagbergstraße	1			teilweise	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Ortsteil	Adresse	Nennungen	Bemerkungen	Maßnahmenvorschläge	Straße in Lärmkartierung enthalten?	Pegelflächen L _{den}
	B188	2	Markierungen auf der Karte der Digitalisierung vom Tag der Umwelt		Ja	 A noise map showing a road network with color-coded noise levels. The road B 188 is highlighted in dark purple, indicating high noise levels. Other streets shown include Verdistrasse, Rosinistrasse, Weddinger Weg, Tempelhofer Weg, Spandauer Straße, and Blindenweg. The map also shows a green area labeled 'W-Bürozentrum Nord'.

Anlage 7.2: Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmenvorschläge (ohne Lage)

Vorschläge zum Lärmschutz ohne Ortsangabe	Anzahl Nennungen
Tempo 30	14
mehr stationäre Blitzer, Geschwindigkeitskontrollen	11
Grün (Hecken, Hügel, sonstige Bepflanzung) zur Lärmabschirmung	9
Ausbau Fahrrad Infrastruktur, Instandsetzung Radwege	6
Stärkung ÖPNV	4
Straßenunterbrechungen z.B. Verkehrsinseln	3
Lärmschutzwände, Wälle oder Hügel	3
Elektromobilität ausbauen	3
Kontrollen Anliegerstraßen	2
verstärkter Polizeieinsatz gegen nächtliche Straßenrennen	2
Verengung der Fahrbahn	2
feste Bodenwelle	2
Bewachsene Akustikwände	2
E-Busse	2
Anliegerstraßen	1
Kontrolle von Nachtfahrverboten von LKWs	1
Durchgangsverkehr für LKW 10 Uhr - 18 Uhr	1
Fahrverbote	1
Verkehrsberuhigte Zonen	1
Geschwindigkeitsreduzierung durch Bremsschwellen	1
Berliner Kissen zur Verkehrsberuhigung	1
Straßenausbau und Instandsetzung	1
Parkverbotszonen	1
leisere Straßenfeger	1
keine Baugebiete an stark befahrenen Straßen	1
Schwerlastverkehr aus den Dörfern lenken	1
Umgehungsstraßen	1
Räumung der Fahrradwege im Winter	1
Verstetigung Verkehrsfluss	1

Anlage 7.3: Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmenvorschläge (mit Lage)

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
LKW-Verbot	Heiligendörferstraße zwischen Hattorf und Heiligendorf		2		Nein → wegen Nutzung als Umleitung A 39/ A 2
Ortsumgehungsstraße	Hattorf		5	07-12	Für die Prüfung, Planung und ggf. den Bau der Ortsumgehung Hattorf stehen bisher keine Haushaltsmittel zur Verfügung, sodass hierzu keine Aussagen getroffen werden können. Grundsätzlich sorgt eine Ortsumgehung - sofern sie angenommen wird - für weniger Durchgangsverkehr im Dorf und somit für weniger Lärm. Zu prüfen ist allerdings, ob die Aufwendungen und Nutzen im Verhältnis stehen. Dabei sind nicht nur die finanziellen Mittel zu betrachten, sondern zum Beispiel auch die zusätzliche Flächenversiegelung und notwendige Eingriffe in die Umwelt, die für eine neue Straße notwendig sind.
Ortsumgehungsstraße	Heiligendorf		3	07-12	Für die Prüfung, Planung und ggf. den Bau der Ortsumgehung Heiligendorf stehen bisher keine Haushaltsmittel zur Verfügung, sodass hierzu keine Aussagen getroffen werden können. Grundsätzlich sorgt eine Ortsumgehung - sofern sie angenommen wird - für weniger Durchgangsverkehr im Dorf und somit für weniger Lärm. Zu prüfen ist allerdings, ob die

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					Aufwendungen und Nutzen im Verhältnis stehen. Dabei sind nicht nur die finanziellen Mittel zu betrachten, sondern zum Beispiel auch die zusätzliche Flächenversiegelung und notwendige Eingriffe in die Umwelt, die für eine neue Straße notwendig sind.
Erneuerung der Straßenbeläge mit Flüsterasphalt	L294 vom Heinenkamp bis Heilighendorf		2		Nein → keine Finanzmittel
Durchfahrtsbeschränkung aufheben	Hattorf Buchenberg	Reduzierung des Lärms an der Grundschule und am Kindergarten	2	01-22	Die Durchfahrtsbeschränkung wurde in den Jahren 2017/2018 auf Wunsch der Ortschaft bereits mit hohem personellen Aufwand geprüft, angeordnet und durchgesetzt. Dieser Meinungsumschwung kann von Seiten des Ordnungsamts nicht nachvollzogen werden. Eine Umkehrung dieser Maßnahme würde zudem das Problem des Lärms / des erhöhten Verkehrs nur von der Krugstraße zurück in das anliegende Wohngebiet verlagern. Sollte tatsächlich ein Änderungswunsch bestehen, bitten wir, dies über die Ortschaft an uns heranzutragen.
Optimierung des Verkehrsflusses durch intelligente Ampelschaltung	Krugstraße L294	Reduzierung der Geräusche durch häufiges Bremsen und Anfahren	1	07-14	Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt L294/Krugstraße weist bereits heute nach technischen Maßstäben eine intelligente, vollverkehrsabhängige Schaltung auf. Über den Tag hinweg laufen 3 unterschiedliche Signalprogramme, die auf die Verkehrsbelastungen je nach Tageszeit

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					ausgelegt sind. In Grundstellung zeigt die Lichtsignalanlage für die Hauptrichtung der L294 Dauergrün. Die anderen, untergeordneten Ströme müssen ihre Freigabezeit über Detektoren anfordern. Über eine im Knotenpunkt befindliche so genannte Stauschleife wird das Linksabbiegen in die Krugstraße vereinfacht und ein Blockieren des dahinter befindlichen Geradeausverkehrs vermieden, indem die Gegenrichtung in Fahrtrichtung Osten bei Bedarf weggeschaltet wird. Darüber hinaus gibt es weitere verkehrsabhängige Parameter und Einstellungen, um die Signalsteuerung möglichst leistungsfähig zu gestalten, wobei das bei Autobahnumleitungsverkehr nicht immer möglich ist.
Tempo 30	L294 in Hatdorf	Beteiligte/r: „Eine billige, aber bei vielen Autofahren nicht sonderlich populäre Maßnahme ist die Begrenzung der Geschwindigkeit. Ein Reifen mit Luftfüllung lässt sich mit der Membran eines Lautsprechers vergleichen, die beim Rollen ständig angeregt wird. Und je schneller ein Reifen rollt, desto lauter dröhnt er. Tempo 30 statt der üblichen 50 Stundenkilometern innerorts bringt laut Umweltbundesamt eine Reduzierung um zwei bis fünf Dezibel Tempo 30 für 40 Anwohner Die Hürden für die Absenkung der Geschwindigkeit auf bestehenden	1	01-22	Aus den Handlungsempfehlungen Geschwindigkeitsbeschränkungen Lärmschutz: <i>Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind möglich, aber grundsätzlich gem. § 45 Abs. 9 StVO nur dort, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht,</i>

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
		Straßen waren dabei lange Zeit auf ein relativ hohes Niveau festgelegt. Erst wenn tagsüber 70 Dezibel und nachts 60 Dezibel überschritten werden, darf das Tempolimit innerorts von 50 auf 30 Stundenkilometer herabgesetzt werden. Allerdings hat die Gemeinde Uhltingen-Mühlhofen am Bodensee gezeigt, dass es auch anders gehen kann. Sie sorgte sich um das Wohl der Anwohner an der B31 im Ort und wollte Tempo 30 bei einer Belastung von 55 und nicht erst bei 60 Dezibel. Erst weigerte sich das Verkehrsministerium. Mit ihrer Klage vor dem baden-württembergischen Verwaltungsgerichtshof bekam die Gemeinde jedoch Recht. Das Gericht folgte der Argumentation der Gemeinde und billigte ihr einen entsprechenden Ermessensspielraum zu. Jetzt müssen die Autofahrer von nachts 22 Uhr bis morgens 6 Uhr langsamer fahren und das für etwa 40 besonders betroffene Anwohner."			<i>die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Auf Hauptverkehrsstraßen (häufig Bundes- und Landesstraßen) hat hingegen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht, weil diese Straßen ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Entfernungen zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, nur erfüllen können, wenn möglichst wenige Verkehrsbeschränkungen vorhanden sind. Nach ihrem Widmungszweck dienen gerade die klassifizierten Straßen der Aufnahme der überregionalen Verkehrsströme.</i> <i>Nach Nummer 1.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV ist vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen. In die Abwägung der Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen ist u.a. das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen einzustellen.</i> <i>Diese Abwägung zwischen den Interessen des Verkehrs auf der einen Seite und den Interessen der Wohnbevölkerung auf der anderen Seite findet in den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr (= Bundesrichtlinie) statt.</i>

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennun- gen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					<i>Grundzüge der Lärmschutz-RL-StV:</i> <i>1. Zunächst ist grundsätzlich eine Überschreitung der Lärmrichtwerte zur Ermittlung dieser s.u.) erforderlich.</i> <i>2. Die beabsichtigte Maßnahme soll dann den Lärmpegel um mindestens 3 dB(A) mindern.</i> <i>In der Praxis bewirkt eine Beschränkung von 50 km/h auf 30 km/h häufig nur eine deutlich geringere Pegelminderung. Lärmpegelreduzierungen von 1 - 2 dB(A) sind für das menschliche Ohr quasi nicht wahrnehmbar.</i> <i>3. Die beabsichtigte Beschränkung (z.B. auch Durchfahrverbot für Lkw o.ä.) darf nicht dazu führen, dass dann neue Unzulänglichkeiten an anderer Stelle auftreten (Ziffer 1.3 Lärmschutz-RL-StV).</i> Eine Beschwerdelage in Hattorf ist dem Ordnungsamt der Stadt Wolfsburg bisher nicht mitgeteilt worden. Allein aufgrund der Verkehrsbedeutung der Straße (Landesstraße) wird die Verhältnismäßigkeit einer Beauftragung eines kostenintensiven Lärmgutachtens verneint.
Geschwindigkeitskontrollen	Röntgenstraße		1	01-22	Bei der Röntgenstraße handelt es sich um eine gewidmete Gemeindesstraße bzw.

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennun- gen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					eine Erschließungsstraße, die überwie- gend nach § 3 StVO mit Tempo 50 km/h innerörtliche Geschwindigkeit angeordnet ist. Eine Beschwerdelage ist dem Ord- nungsamt nicht bekannt. Es wird eine Messtafel, zur Überprüfung und Erfassung von Geschwindigkeiten, auf der Röntgen- straße aufgehängt.
Tempo 30	Stadtweit außer Hauptstra- ßen		1	01-22	Die Anfrage ist zu pauschal formuliert – hier fehlt es an einer konkreten Benen- nung einer oder mehrerer Straßen. Bei Vorlage bzw. Nennung entsprechender Straßen erfolgt (dann) eine individuelle Prüfung der Straßensituation auf rechtli- che Machbarkeit.
Erhöhung Lärm- schutzmauer	A39		1		Nein → Keine Finanzmittel vorhanden
Tempo 30	Kölnerring		1	01-22	Beim Kölner Ring handelt es sich um eine gewidmete Gemeindesstraße bzw. eine Erschließungsstraße, die überwiegend nach § 3 StVO mit Tempo 50 km/h in- nerörtliche Geschwindigkeit angeordnet ist. Vor und nach der Bushaltestelle, die im Kreuzungsbereich der Düsseldorfer Straße liegt, besteht eine streckenbezo- gene Temporeduzierung aufgrund einer potenziellen Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 1 StVO.
Kreisverkehr	Hattorf Heili- gendorfer Straße		3	07-12	Die räumlichen Gegebenheiten an diesem Standort erlauben es nicht, einen Kreis- verkehr zu errichten. Für einen kleinen

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					Kreisverkehr sind mindestens 26 m Durchmesser erforderlich, um eine sichere und effiziente Verkehrsführung zu gewährleisten. Der Platz reicht im Kreuzungsbereich nicht aus. Fraglich ist, ob ein Kreisverkehr mit dieser Größe leistungsfähig genug wäre, um die Verkehre effizient abzuwickeln. Fraglich ist außerdem, ob ein Kreisverkehr positive Auswirkungen auf die Lärmreduzierung hat. Dies hängt von verschiedenen Faktoren ab, zum Beispiel dem Anteil an Schwerverkehr und der Art und Größe des Kreisverkehrs.
Ampelanlage mit geschwindigkeitsgesteuerter Rot-schaltung	Hattorf Heiligendorfer Straße		2	07-14	Eine geschwindigkeitsgesteuerte Rot-schaltung ist nicht zulässig. Lichtsignalanlagen sind kein Instrument zur Verkehrsreglementierung, sie werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufs eingerichtet.
Fahrverbot Verbrenner	Innenstadt		2		Nein → Aktuell ist eine Erreichbarkeit der Innenstadt ohne Verbrenner (Individualverkehr, ÖPNV) nicht möglich
Durchfahrtsbeschränkung	Hehlingen		1	01-22	Bitte die Anfrage konkretisieren, da nicht klar ist, welcher Sachverhalt hier genau angesprochen wird.
Tempo 30	Nordsteimker Straße		1	01-22	Bei der Nordsteimker Straße handelt es sich um eine gewidmete Kreisstraße, die innerorts liegt und nach § 3 StVO mit Tempo 50 km/h innerörtlicher Geschwindigkeit angeordnet ist.

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
Ausbau Radwege	Brackstedt-Warmenau-Kästorf		1	07-13	Grundsätzlich wird ein Ausbau der Radwege zwischen Warmenau – Brackstedt (Am Haselborn/ K31) sowie Warmenau – Kästorf (Hannoversche Straße/ K46) perspektivisch befürwortet. Jedoch ist der Zeithorizont für solche Maßnahmen bei derzeit geringen finanziellen Möglichkeiten der Stadt Wolfsburg nicht absehbar. Die Verwaltung möchte hier auf das politisch beschlossene Radroutennetz hinweisen, das Haupt- und Nebenrouten ausweist.
nur einspurige Fahrbahnen	Innenstadt		1	07-12	Um die derzeitigen Verkehrsströme, gerade zu den Hauptverkehrszeiten, abwickeln zu können, bedarf es mehrerer Fahrspuren. Langfristig strebt die Stadt Wolfsburg selbstverständlich ebenfalls die Mobilitätswende an. Das heißt: weg vom Auto und mehr Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV, Sharingkonzepte etc.). Hierbei handelt es sich um einen Umwandlungsprozess, der über Jahre hinweg stetig angestrebt wird. Zurzeit kann auf den Haupt- ein- und Ausfallsachsen des Kfz-Verkehrs nicht auf eine Zweispurigkeit verzichtet werden. Im Sinne der Aufenthaltsqualität und auch der Reduzierung von (Lärm-)emissionen werden Straßen, die überdimensioniert sind, rückgebaut bzw. umgestaltet.
LKW-Verbot	Frankfurter Straße		1		Nein → wegen Nutzung als Umleitung A 39

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
Lärmschutzelemente	Heinrich-Nordhoff-Straße		1	07-12	Sofern es sich bei Baumaßnahmen grundlegende Veränderungen ergeben, sind auch neue Lärmschutzgutachten notwendig. Da es sich bei der Grunderneuerung, die bald ansteht, um eine Instandhaltungsmaßnahme handelt, wird hier kein neues Gutachten notwendig. Da es sich bei der Heinrich-Nordhoff-Str. um eine sehr lange Einfallsstraße handelt, wird für eine genauere Prüfung eine konkretere Abschnittsbeschreibung notwendig. Da es sich hierbei um ein Vorhaben handelt, welches haushaltstechnisch relevant ist, empfiehlt die Verkehrsplanung eine Beteiligung über den Ortsrat, um dann einen entsprechenden Ortsratsantrag zu stellen, der intensiver geprüft werden kann.
Einschalten der vorhandenen Ampel	L322		1	07-14	Wann die Lichtsignalanlagen auf der Nordsteimker Straße in Höhe Baugebiet Steimker Gärten eingeschaltet werden, befindet sich aktuell in Abstimmung.
Straßenteiler	Ortsausfahrt Fallersleben		1	07-12	"Straßenteiler" sind uns unter diesem Begriff nicht bekannt. Gemeint sein könnte eine Mittellinie zur Fahrbahntrennung. Diese werden innerorts bei einem Gesamtquerschnitt von 2 Spuren nicht mehr neu markiert. Grundsätzlich kann eine Mittelinsel am Ortseingang dafür sorgen, dass Kfz langsamer in das Dorf einfahren. Von einer detaillierteren Prüfung wird aufgrund der unkonkreten Standortbezeichnung abgesehen. Sollte eine detailliertere

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					Prüfung gewünscht sein, bittet die Verwaltung darum, die üblichen Bürgerbeteiligungsformate zu nutzen. Zu nennen ist hier zum Beispiel die Beteiligung in der nächsten Ortsratssitzung.
Straßenteiler	Ortsausfahrt Sülfeld		1	07-12	"Straßenteiler" sind uns unter diesem Begriff nicht bekannt. Gemeint sein könnte eine Mittellinie zur Fahrbahntrennung. Diese werden innerorts bei einem Gesamtquerschnitt von 2 Spuren nicht mehr neu markiert. Grundsätzlich kann eine Mittelinsel am Ortseingang dafür sorgen, dass Kfz langsamer in das Dorf einfahren. Von einer detaillierteren Prüfung wird aufgrund der unkonkreten Standortbezeichnung abgesehen. Sollte eine detailliertere Prüfung gewünscht sein, bittet die Verwaltung darum, die üblichen Bürgerbeteiligungsformate zu nutzen. Zu nennen ist hier zum Beispiel die Beteiligung in der nächsten Ortsratssitzung.
Geschwindigkeitskontrollen	Brunstroder Straße		1	01-22	Geschwindigkeitskontrollen wurden kürzlich erst durchgeführt, auch mit Ahndung (ugs. Blitzen). Bei weiterem Bedarf bitten wir die genauen Problemstellen zu benennen.
Abschalten der Motoren der Busse während Standzeiten	Endhaltestelle Brunstroder Straße		1	WVG	Bei der WVG besteht bereits die Anweisung, dass Busse an den Endhaltestellen und bei längeren Standzeiten nicht mit laufendem Motor stehen dürfen. Sollte dies im Einzelfall nicht so sein, wider-

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					spricht es den geltenden Arbeitsanweisungen. Der konkrete Sachverhalt wird zur Überprüfung an die Fahrdienstleitung gegeben und es wird die geltende Anweisung noch einmal dem Fahrpersonal in Erinnerung gerufen.
Lärmschutzwand	Brunsorter Straße Ehemmen		1		Nein → Keine Finanzmittel vorhanden
deutlichere Ausschilderung der zulässigen Geschwindigkeit	L321 in Sülfeld zwischen Gifhorner Straße und Papenstieg		1	01-22	Eine Überprüfung der Beschilderung ergab, dass die bestehende Temporegelung aus beiden Fahrtrichtungen gut erkennbar ist. Die Verkehrsteilnehmenden fahren in Geradeausfahrt auf die Beschilderung zu, die Größe der Beschilderung, die Aufstellhöhe und die Entfernung zum Fahrbahnrand entsprechen den aktuellen Richtlinien und erfüllen den Sichtbarkeitsgrundsatz.
Geschwindigkeitskontrollen	L321 in Sülfeld zwischen Gifhorner Straße und Papenstieg		1	01-22	Bei den bisher durchgeführten Messungen mit Messtafeln ergab die V 85 (85 % der hier gemessenen Verkehrsteilnehmenden fuhren diese Geschwindigkeit oder langsamer) kein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau für diesen Abschnitt. Hier gibt es auch „Ausreißer“, aber die V 85 lag bei 51 km/h bis 54 km/h und die überwiegende Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden hält sich somit an die bestehende Regelung. Es werden hier aber zukünftig weitere Messungen eingeplant und sobald die V

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					85 steigt, werden auch Messungen mit Ahndung (das sog. „Blitzen“) durchgeführt.
Fußgängerquerung	L321 in Sülfeld zwischen Gifhorner Straße und Papenstieg	Beteiligte/r: „Würde die Tempomöglichkeiten aus dem fließenden Verkehr nehmen. Gerade in diesem Bereich der Kurve, kommt es durch stark beschleunigende Fahrzeuge immer wieder zu gefährlichen Situationen für Fußgänger, Radfahrer wie auch Autofahrer.“	1	07-12	Eine Fußgängerquerung im Bereich einer Kurve einzurichten, ist aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen kritisch. Eine Fußgängerquerung kann zwar ein Element sein, um den Verkehr zu verlangsamen; sie dient allerdings primär zur Verbesserung des Fußverkehrs. Für eine Lärmreduzierung ist die Einrichtung einer Fußgängerquerung ebenfalls eher kritisch zu sehen, da es durch das häufigere Bremsen und erneutes Anfahren tendenziell zu einer höheren Lärmemission kommt.
Zone 30	Hubertusstraße		1	01-22	Um in einer Straße eine Verkehrsberuhigung im Sinne einer Tempo-30-Zone einrichten zu können, müssen bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Tempo-30-Zonen sollen lediglich in reinen Wohngebieten ausgewiesen werden. Bei der Hubertusstraße handelt es sich nicht um ein reines Wohngebiet. Weiterhin wurden in der Vergangenheit Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Diese Messergebnisse rechtfertigen ebenfalls keine Geschwindigkeitsreduzierung. Daher wird von Seiten der Verwaltung kein Handlungsbedarf gesehen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist bei einer

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennun- gen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
					gut ausgebauten Straße wie der Hubertus- straße rechtlich nur zulässig, wenn es sich um einen Unfallschwerpunkt handelt. Diese Voraussetzungen sind hier eben- falls nicht gegeben.
Blumenpoller oder sonstige Verkehrsberuhigung	Hubertus- straße		1	01-22	Siehe Antwort „Zone 30 – Hubertus- straße“. Ergänzend hierzu: Nach § 32 StVO ist es verboten, die Straße zu beschmutzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Folglich stellen aufgestellte Blumen- poller/ -kübel ein Verkehrshindernis dar.
Lärmschutzwand	Oebisfelder Straße		1		Nein → Keine Finanzmittel vorhanden
Lärmschutzwand	B188		1		Nein → Keine Finanzmittel vorhanden
Lärmschutzmaßnah- men	Braun- schweiger Straße		1		Nein → Keine Finanzmittel vorhanden
Lärmschutzmaßnah- men	A39		4		Nein → Zuständigkeit bei der Autobahn GmbH

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
Geschwindigkeitskontrollen	Nordstadtstraße	Beteiligte/r: „Diese Geschwindigkeitsbegrenzung wird in aller Regel nicht eingehalten, Kontrollen finden so gut wie nie statt. Insbesondere in der Zeit zwischen 7.00h und 9.00h morgens und 15.00h bis 19.00h abends, aber auch zu anderen Zeiten ist das Verkehrsaufkommen relativ stark. Das Lärmaufkommen ist bei einer Geschwindigkeit von oftmals mehr als 50 Stundenkilometer wesentlich höher als bei der vorgeschriebenen. Verstärkt wird das Fahrgeräusch noch durch eine Mauer unmittelbar an der Südseite der Straße, die sich von der Einmündung in die Schulenburgallee bis zur Schlossstraße hinzieht. [...] Meine Nachbarn und ich würden es begrüßen, wenn Sie diese Problematik in ihren Aktualisierungsplan aufnehmen könnten und mit kostengünstigen Maßnahmen, wie z.B. südlich der Volkswagenarena geschehen, zu lösen. "	1	01-22	Durch den städtischen Ordnungsdienst werden Messtafeln aufgestellt um die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs zu überprüfen. Der Einbau von Schwellen in Straßenräumen ist in der Nordstadtstraße nicht umsetzbar, da die Bodenschwellen auch Hindernisse für den Busverkehr und Rettungsfahrzeuge darstellen. Die Situation „In den Allerwiesen“ ist anders zu bewerten und trifft hier nicht zu. In der Vergangenheit fanden dort regelmäßig illegale Straßenrennen mit deutlich erhöhten Geschwindigkeitsüberschreitungen statt, die auch zu Unfällen führten, wodurch die Verkehrssicherheit in diesem Bereich regelmäßig gefährdet wurde. Des Weiteren gibt es in diesem Bereich keinen Busverkehr, der die Installation der Bodenschwellen ermöglicht hat.
Verbesserung Kennzeichnung Tempo 30	Nordstadtstraße		1	01-22	Die aktuelle Tempo-30-Beschilderung wird durch 07 erneut begutachtet, sollten ggf. einzelne Verkehrszeichen nicht gut einsehbar sein, wird hier nachgebessert.
Deckel über die A39	Beteiligte/r: „A39 ab dem Beginn der	Beteiligte/r: „gestiegener Lärmpegel seit der Auslichtung des natürlichen Bewuchs an der A39	1		Nein → Zuständigkeit liegt bei der Autobahn GmbH

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
	Neigung Richtung Ausfahrt Mörse"	Anfahrt Flechtorf bis zur Ausfahrt Mörse"			
Geschwindigkeitskontrollen in Form eines versteckten mobilen Blitzers	Neue Reihe Wolfsburg-Nordstadt	Beteiligte/r: „Wir wohnen hier in einer Tempo 30 Zone. Die meisten PKW Fahrer halten sich nicht an die Geschwindigkeit. In den Zeiten des Schichtwechsels bei VW rasen die PKW mit einem Tempo über 80 km/h durch unsere Straße. Eigene Messungen von Ihnen haben das sogar bestätigt. Durch den Rückschall einer angrenzenden Mauer kommt es zu erheblichen Lärmbelastigungen bis weit nach 22 Uhr. Idee zur Lösung: Eine Woche konsequent versteckt (bitte den Blitzwagen nicht mittig auf die Straße stellen) zu jeder Tages- und Nachtzeit blitzen. 3 Wochen Pause machen. Dann wieder konsequent eine Woche blitzen. Das funktioniert. Andere Städte wie z.B. Lübeck haben dadurch nachhaltige Erfolge erzielt. Gerade um die Lärmbelastigung in Wohngebieten zu reduzieren. Das Ziel ist somit Reduktion von Lärm."	1	01-22	Bevor Geschwindigkeitskontrollen mit Ahndung (sog. „Blitzen“) durchgeführt werden, erfolgen grundsätzlich zunächst Messungen mit Messgeräten, die lediglich die Anzahl der Fahrzeuge und die gefahrene Geschwindigkeit aufzeichnen. Die Messgeräte werden dabei i.d.R. für den Zeitraum von einer Woche aufgestellt. So ist es möglich objektive Daten zu erhalten, wie hoch die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit in einer Straße ist. Eine solche Messung ist für die „Neue Reihe“ vorgesehen. Da nur eine begrenzte Anzahl an Messgeräten zur Verfügung steht und auch die Auswertung der Daten erfolgen muss, ist ein gewisser Zeitraum notwendig bis ggf. entsprechende Maßnahmen vorgenommen werden können.

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
Auspuffanlagen von Motorrädern kontrollieren	B188	Beteiligte/r: „Gerade im Sommer kommt es jeden Tag zu erheblichen Lärmbelästigungen. Auf der B188 finden illegale Motorradrennen statt. Die Auspuffanlagen der Motorräder sind sicherlich in der Form nicht genehmigt und machen einen unerträglichen Lärm. Diese Lärmbelästigung findet im Sommer nahezu an jedem Abend statt.“ Ideen zur Lösung: Motorradfahrer regelmäßig kontrollieren ob die Auspuffanlagen genehmigt sind. Es sind wahrscheinlich immer die Gleichen, die sich Abends ihre Rennen liefern. Blitzen und konsequent bestrafen.“	1		Nein → die Polizei ist zuständig
Öffentlichkeitsarbeit zum Thema "Hupen ohne Gefahrensituation"	Neue Reihe Wolfsburg-Nordstadt	Beteiligte/r: „Fast jede Woche fahren bei uns hupende Autos durch die Straße. Zum Schloss Wolfsburg hin und wieder zurück. Minutenlang wird verbotenerweise gehupt.“ Ideen zur Lösung: Hupen ohne Grund ist generell verboten. Pressearbeit leisten und die Bevölkerung darüber aufklären. Auch das Standesamt sollte darauf hinweisen, dass nicht gehupt werden soll.“	1	01-22	Die StVO schreibt vor, dass die Hupe nur eingesetzt werden darf, um auf eine Gefahr hinzuweisen oder bei einem Überholmanöver außerorts. Das Standesamt wird seitens der Verkehrsbehörde darum gebeten, zukünftig bei Veranstaltungen den Hinweis zu geben, die „Lärmbelästigung“ durch „unnötiges Hupen“ zu mindern. Die Einhaltung dessen kann allerdings nicht durch die Stadt Wolfsburg kontrolliert werden.

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennungen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
Vermeidung von radikalem Grünschnitt zur Bewahrung der natürlichen Barriere zwischen Straße und Anwohner*innen	Sülfeld/ Wasser- kamp/ L 321		1	08	Der Rückschnitt von Sträuchern, Unterholz und Sämlingen erfolgte fachgerecht und war aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig, um die Sichtdreiecke im Kreuzungsbereich freizuhalten. Zusätzlich war ein Rückschnitt der Bepflanzung notwendig, um eine Befahrbarkeit und Erreichbarkeit für die Grünpflege zu erhalten und die angrenzenden Grundstücke freizuhalten. Die hinteren Strauchflächen wurden ungestört gelassen. Diese Form des Rückschnitts ist fachgerecht und für die Pflanzen und Tiere unschädlich.
Tempo 30	Rothenfelder Straße, Imperialkreuzung, Kleiststraße, Schillerstraße, Pestalozziallee	Beteiligte/r: „Es werden zu wenig wirkungsvolle Maßnahmen getroffen. Beispiel Siemensstrasse Tempo 30 zum Lärmschutz von 22:00 bis 06:00 Uhr. Die Innenstadtstrassen wie zum Beispiel Rothenfelder Straße, Imperialkreuzung, Kleiststrasse, Schillerstrasse, Pestalozziallee tauchen nicht mit Lösungen der nächtlichen Lärmbelastungen auf. Alles in allem ist der Plan erkennbar ein Kniefall vor den Autos.“	1	01-22	Anfrage wurde an den zuständigen Bereich weitergeleitet
Querfugen in der Fahrbahndecke entfernen	Goe- thestraße		1	07-12	Anfrage wurde an den zuständigen Bereich weitergeleitet

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennun- gen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
Geschwindigkeits- messungen	Goe- thestraße		1	01-22; 35	Anfrage wurde an den zuständigen Be- reich weitergeleitet. Zudem wird geprüft ob ein KlimaCube an der Stelle angebracht werden kann um die Geräuschspitzen zu messen.
Abstellen der Moto- ren	Bushalte- stelle Mörser Winkel		1	WVG	Anfrage wurde an die zuständige Stelle weitergeleitet.
Erhöhen des Lärm- schutzwalls	A39 Hage- berg		1		Nein → Zuständigkeit liegt bei der Autobahn GmbH
Erstellen Kreisver- kehr	Kreuzung L290/ L294		1	07-12	Anfrage wurde an den zuständigen Be- reich weitergeleitet
„nachhaltige Gestal- tung der Fahrbahn zur Entschleunigung des Verkehrs“	Laagberg- straße	Beteiligte/r: „Die Laagbergstraße ist breit angelegt und erlaubt sogar Überholvorgänge, die häufig zu be- obachten sind. Zu den bereits von den Vorgängern genannten Vorschlä- gen, möchte ich auf eine nachhaltige Gestaltung der Fahrbahn zu Ent- schleunigung des Verkehrs aufmerk- sam machen. Ich habe derartiges in einer breiten Ortsdurchfahrt einer	1	07-12	Anfrage wurde an den zuständigen Be- reich weitergeleitet

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennun- gen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
		Bundesstraße in Ostfriesland gesehen. Es müsste der Radweg und der Gehweg voneinander getrennt werden. Selbst Senioren sind mit e-bikes schnell unterwegs. Ein Radweg, der dort entlangläuft wo Passagiere des Busverkehrs aussteigen ist ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Der Radweg und die Fahrbahn sollten unterschiedliche Beläge aufweisen und nicht nur aufgemalt werden. Die Fahrbahn für die Kraftfahrzeuge sollte lediglich 5m breit sein und mit Flüsterasphalt versehen werden. Das spart Kosten für die Sanierung. Abbiegespuren und der Bereich zwischen Verkehrsinseln sollten mit dauerhaften Materialien wie Kopfsteinpflaster oder Verbundsteine versehen sein. Diese Maßnahmen grenzen gefühlt die Fahrbahn ein, ohne den Platz wegzunehmen und würden dazu führen, dass der Verkehr beruhigt wird.“			
Schnellwachsende Nachpflanzungen	Braunschweiger Straße Kreuzung Rabenbergstraße	Beteiligte/r: Leider sind entlang der Braunschweiger Straße (hier besonders an der Kreuzung/Brücke Braunschweiger Straße /Rabenbergstrasse) keine erweiterten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Durch recht rigorose Baum und Strauchentnahmen in den letzten zwei Jahren, wird der Lärm deutlich	1	08	Anfrage wurde an den zuständigen Bereich weitergeleitet

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Maßnahme	Lage	Begründung	Anzahl Nennun- gen	Geprüft durch (OE)	Umsetzbarkeit
		stärker empfunden. Es sollte zumin- dest über schnellwachsende Nach- pflanzungen nachgedacht werden.“			
Lärmmindernder Fahrbahnbelag	A39 ab Mör- ser Knoten bis Abfahrt Flechtorf		1		Nein → Zuständigkeit liegt bei der Autobahn GmbH
Lärmschutzwand	A39 zwi- schen Fal- lersleben und Abfahrt Flechtorf		1		Nein → Zuständigkeit liegt bei der Autobahn GmbH
Erhöhung des Lärm- schutzwalls	A39 bei Westhagen		1		Nein → der Lärmschutzwall konnte auf- grund der darüber liegenden Stromtrasse nicht weiter erhöht werden

Anlage 7.4: Öffentlichkeitsbeteiligung ruhige Gebiete

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Lage	Name	Anzahl Nennungen	Übereinstimmung geplantes ruhiges Gebiet	Begründung/ Ausführung
Allerpark	Allerpark/ Allersee	18	nein	Der Bereich um den Allerpark wird häufiger für Veranstaltungen z.T. mit Musikwiedergabe genutzt. Diese Nutzung ist mit der Ausweisung eines ruhigen Gebiets nicht vereinbar.
Nordstadt	Alter Teich	2	nein	
Altheßlingen	Altheßlingen	1	nein	Nähe zur Berliner Straße und zur Heßlinger Straße
Barnbruch	Barnbruch	1	ja	
Detmerode	Detmerode	2	nein	Detmerode an sich ist aufgrund der Nähe zur A39 und Braunschweiger Straße stark von Straßenlärm betroffen. Der angrenzende Hattorfer Holz wurde in den Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet aufgenommen.
Detmerode	Detmeroder Teich	1	nein	Unmittelbar gelegen an der Kreuzung A39 / K294 ist der Detmeroder Teich stark von Straßenlärm beeinflusst.
Drömling	Drömling	7	Soll zukünftig einbezogen werden	Der Drömling befindet sich zu einem großen Teil in Privatbesitz.
Eisarena	Eisarena	1	nein	Kein ruhiges Gebiet sondern Freizeit-/ Veranstaltungsstätte
Hasselbachtal	Hasselbach/ Hasselbachtal/ Hattorfer Forst	20	ja	Unter dem Begriff Hattorfer Holz als ruhiges Gebiet ausgewiesen
Hehlingen	Hehlingen	1	nein	K5 und L290 kreuzen unmittelbar. Zudem eignen sich Wohngebiete nicht als ruhiges Erholungsgebiet nach der Definition der Unteren Immissionsschutzbehörde Wolfsburg.
Ehmen/ Mörser	Hohenstädter Holz	4	ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Lage	Name	Anzahl Nennungen	Übereinstimmung geplantes ruhiges Gebiet	Begründung/ Ausführung
Klieversberg	Klieversberg	4	nein	Bereich einer natürlichen Nutzung zu klein.
Neindorf	Strecke zwischen Hehlingen und Almke	1	nein	Straßen sind ungeeignet für ein ruhiges Gebiet
Neuhaus	Neuhaus	2	nein	Wald befindet sich in privatem Besitz
Nordfriedhof	Nordfriedhof	1	nein	Friedhöfe wurden für die erste Ausweisung der ruhigen Gebiete nicht betrachtet
Nordstadt	Nordstadt	1	nein	Bereich einer natürlichen Nutzung zu klein.
Nordstadt	Wald in der Nordstadt	1	ja	Der Dachsbau in der Nordstadt ist als ruhiges Gebiet aufgenommen worden
Nordsteimke	Nordsteimke	1	nein	Wohngebiete wurden generell nicht als ruhiges Erholungsgebiet festgelegt.
Rabenberg	Rabenberg	2	teilweise	Der Teil des Hattorfer Holzes am Rabenberg ist in den ruhigen Gebieten enthalten.
Reislingen West	Reislingen West	1	nein	Bereich einer natürlichen Nutzung zu klein
Bestattungswald	Bestattungswald	1	ja	Dachsbau ist als ruhiges Gebiet festgelegt
Salzteich	Salzteich	1	nein	zu kleines natürliches Gebiet und die Nähe zur Heinrich-Nordhoff-Straße schließen den Salzteich als ruhiges Gebiet aus
Schillerteich	Schillerteich	3	nein	hohe Lärmbelastung durch den angrenzenden Berliner Ring
Schlosspark	Schlosspark	3	nein	Lärm durch die angrenzende B188
unbekannt	Schrebergarten	1	nein	keine genaue Lageinformation
unbekannt	Stadtforst/ Stadtwald	19	teilweise	viele Wälder im Stadtgebiet wurden als ruhige Gebiete ausgewiesen
am VW Bad	Stadtwald	2	ja	

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Lage	Name	Anzahl Nennungen	Übereinstimmung geplantes ruhiges Gebiet	Begründung/ Ausführung
Steimker Berg	Steimker Berg	3	teilweise	ein Teil des Waldes am Steimker Berg wurde als ruhiges Gebiet ausgewiesen
Sülfeld	Sülfeld	1	nein	Wald befindet sich in privatem Besitz
Kerksiek	Kerksiek	1	nein	von der A39 unbeeinflusster Bereich zu klein
große Kley	große Kley	1	nein	unmittelbar an der A39 gelegen
Tiergehege	Tiergehege	2	nein	Bereich kleiner 15 ha
Allerpark	Wake-Park	1	nein	Kein ruhiges Gebiet sondern Freizeit-/ Veranstaltungsstätte
Kanal	Wege am Kanal	1	nein	stark beeinflusst von der Heinrich-Nordhoff-Straße, der Dieselstraße, dem Berliner Ring
Westhagen	Westhagen	1	nein	Wohngebiete werden generell nicht als ruhiges Erholungsgebiet festgelegt.
Windberg	Windberg	2	nein	Wohngebiete werden generell nicht als ruhiges Erholungsgebiet festgelegt.

Anlage 7.5: Öffentlichkeitsbeteiligung Beurteilung Lärmschutzstrategie Stadt Wolfsburg

Bewertung	Begründung
Schlecht	Beteiligte/r: „Es werden immer mehr Baugebiete ausgewiesen ohne proaktiv den Lärmschutz umzusetzen. Des Weiteren wurden die bestehenden Maßnahmen als ausreichend erklärt“
Sehr gut	Beteiligte/r: „Finde es sehr gut, dass sie sich darum kümmern“
Schlecht	
Schlecht	
Schlecht	Beteiligte/r: „Wann wurde in der Brunsroderstraße der Lärmpegel gemessen? Höhe Bushaltestelle, bzw. Richtung Ortsausgang, wenn ab dem Südfriedhof "GAS" gegeben wird Corona, Kurzarbeit und temporäre Home-Office-Arbeit bei Volkswagen sind diese Zeiträume nicht repräsentativ.“
Schlecht	Beteiligte/r: „Pauschale Aussagen zur Entfernung. Die Lärmbelastung der A39 ist im westlichen Teil von Detmerode überall hoch. In den oberen Stockwerken ist der Verkehr nachts bei feuchten Wetter, Westwind und im Herbst/Winter (ohne Laub an den Bäumen) noch lauter. Ich werde häufig wach und selbst bei geschlossenen Fenstern hört man die LKWs deutlich.“
Gut	Beteiligte/r: „Die Braunschweiger Straße (ab A39 bis Einmündung Siemensstrasse) findet keine Berücksichtigung“
Schlecht	Beteiligte/r: „Bei der geplanten Erweiterung der B 181 wird m. E. die zusätzliche Lärmbelästigung in der Kreuzheide nicht berücksichtigt.“
Schlecht	
Sehr Schlecht	Beteiligte/r: „Das Problem der kompletten Hubertusstraße ist jahrelang bekannt. Der Ortsrat der Nordstadt komplett untätig. Den Rat der Stadt Wolfsburg scheint es auch nicht zu interessieren. Sehr traurig, dass die Interessen der Bürger nicht interessieren.“
Schlecht	Beteiligte/r: „schlecht für meine Anschrift!“
Schlecht	Beteiligte/r: „Einige stark befahrene & bewohnte Strassen sind nicht einbezogen, so bspw. der ehemalige Stadtring“

Lärmaktionsplan der Stadt Wolfsburg zur 4. Stufe der ULR

Bewertung	Begründung
Sehr Schlecht	Beteiligte/r: „Die Lärmbelästigung durch die A39 für den Ortsteil Mörse (insbesondere bei Windrichtungen Süd bis Ost) ist erheblich. Eine Erhöhung der Belästigung ist mit dem Ausbau der A39 erwartbar. Die gemessenen Lärmemissionen der A39 (bei Nacht) beträgt teilweise über 55 db (A).“
Schlecht	Beteiligte/r: „Nicht ausreichend! Es bräuchte mehr Büsche, Bäume und Bepflanzungen neben Fahrbahnen“
Schlecht	Beteiligte/r: „Zu wenig Rücksicht auf Anwohner und Zuviel Rücksicht auf Autofahrer aus dem Umland.“

Anlage 7.6: Öffentlichkeitsbeteiligung Anfragen Lärmaktionsplanung

Anfrage Öffentlichkeitsbeteiligung 2. Phase	Antwort der Unteren Immissionsschutzbehörde
Beteiligte/r: „Hat es im Innenstadtbereich (Schillerstrasse, Kleiststrasse Rothenfelder Straße und Friedrich-Ebert-Straße) Messungen der Lärmbelastungen zu repräsentativen Zeiten gegeben? Sonst müssten diese Strassen mit Wohnbereichen in dem Lärmaktionsplan auftauchen.“	Es haben generell keine Lärmmessungen sondern ausschließlich Lärmberechnungen stattgefunden (Vgl. Kapitel 1.3.1). Es werden auch nur sogenannte Hauptverkehrsstraßen kartiert. Hauptverkehrsstraßen zeichnen sich durch ein Verkehrsaufkommen von > 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr aus (siehe Abbildung 1). - Die Kleiststraße wurde teilweise kartiert - Die Schillerstraße wurde teilweise kartiert - Die Rothenfelder Straße wurde kartiert - Die Friedrich-Ebert-Straße wurde teilweise kartiert
Beteiligte/r: „Guten Tag. Wenn ich es nicht überlesen haben sollte, was ist mit dem Wohltberg, genauer gesagt mit der Breslauer Straße ? Treffen da nicht auch die Zahlen, bzgl. Verkehrsaufkommen, zu ?“	Nach den verwendeten Verkehrszahlen hat die Breslauer Straße kein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr.
Zu 1.4 Geltende Lärmgrenzwerte: Das sind nach meinem laienhaften Verständnis Mittelwerte, evtl nachts "lauteste volle Stunde"? Mit erlaubter Überschreitung einzelner Pegel nacht um 20db? => Die Grenzwerte berücksichtigen m.E. punktuellen Lärm kaum. Typisch für meine Innenstadtlage nachts sind v.a. einzelne sehr laute Fahrzeuge.	Nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie sind Mittelwerte zu berechnen. Lärmmessungen und somit auch die Messung von Lärmspitzen sind kein Teil einer Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungs-lärmrichtlinie
Beteiligte/r: „Die grüne alternative Route ist hier nicht berücksichtigt. Neben Sandkrug- Reislinger- und Nordsteimker Straße wird sie zu weiteren Lärmbelastungen für die Anwohner von Windberg, Steimker Gärten, Hellwinkel Terrassen und Hellwinkel führen.“	Die Alternative grüne Route sollte aufgrund der Reduzierung des Individualverkehrs einen positiven Einfluss haben und die Lärmbelastung langfristig verringern.
Beteiligte/r: „Die L294 zwischen Neindorf und Hattorf wurde komplett vergessen. Gerade diese Strecke ist als BAB Umleitung stark Lärm belastet.“	Die L294 zwischen Neindorf und Hattorf ist in der END Plus Kartierung enthalten. Siehe Anlage 5 und Anlage 6.
Beteiligte/r: „Warum wurde der Hageberg / Kölnerring im Bereich der Regenrückhaltebecken nicht als Lärmproblem mit aufgenommen? Hier ist die A39 genau so dicht und zu hören wie in Fallersleben.“	Die Lärmbelastung am Regenrückhaltebecken ausgehend von der A39 ist in den Anlagen 2 und 3 dargestellt. Über 24 Stunden gemittelt, liegt der Lärmpegel zwischen 55 und 64 dB(A)
Beteiligte/r: „ An welchen Tagen bei welchen Windrichtungen sind die Lärmmessungen gemacht?“	Es wurden keine Lärmmessungen sondern Lärmberechnungen durchgeführt (siehe Kapitel 1.3.1)